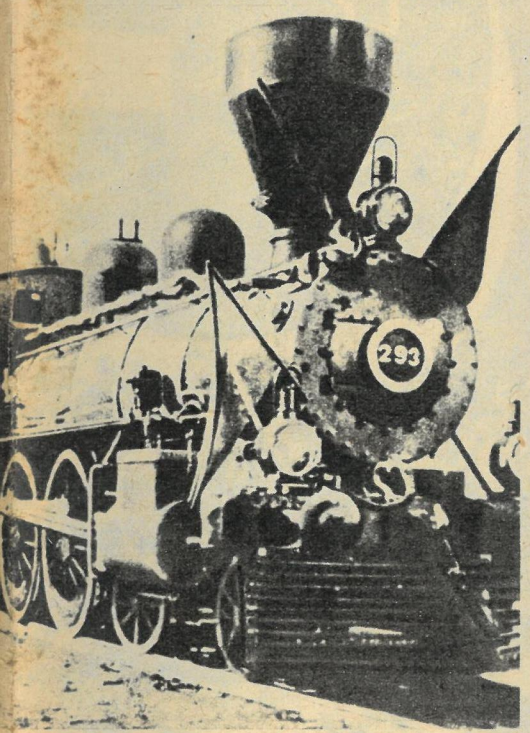
FREIE WELT
23/77 PREIS 0,50 M

Leben wie vor dem Beben

FREIE WELT-Reporter ein Jahr danach in der Wüstenstadt Gasli (Seiten 36/37).

Den Tod zum Gegner

Ein neuer Beitrag aus der Serie „Menschen im Konflikt" (Seiten 20–21).



12 Seiten Eisenbahn

Belehrende und aufregende, amüsante und wundersame Geschichten aus der Geschichte und Vorgeschichte der sowjetischen Staatsbahnen, mit Fakten und Fotos für den Typensammler **(Seiten 8–19).**

Fotos: J. Tunkel, Archiv

Treffen der Jugend der DDR und Volkspolens

Am Strom der Freundschaft

Die Oder floß träge dahin wie immer, doch an ihrem westlichen Ufer war eine Stadt in Bewegung geraten. Frankfurt erlebte Pfingsttage besonderer Art. Wer Beschaulichkeit suchte, war hier am falschen Ort, denn wo die Jugend Feste feiert, geht's nun mal ausgelassen zu. Und die Abgesandten der Jugendverbände Volkspolens und unserer Republik hatten guten Grund zum Feiern, war doch am ersten Tag ihres großen Treffens von den Repräsentanten unserer Staaten — Erich Honecker und Edward Gierek — der neue Vertrag über Freundschaft, Zusammenarbeit und gegenseitigen Beistand in Berlin unterzeichnet worden, ein Vertrag, der unser sozialistisches Bündnis für alle Zeiten besiegelt.

Dem Reporter, der sich da in der Oderstadt durchs bunte, fröhliche Gewimmel schieben läßt, der froh ist, unter jungen Menschen zu sein, kommt ein anderer Vertrag in den Sinn, die erste internationale Vereinbarung überhaupt, die unsere Republik nach ihrer Gründung abschloß: das am 6. Juli '50 unterzeichnete Abkommen von Zgorzelec. Mit ihm bestätigte die DDR unwiderruflich die Unantastbarkeit der polnischen Westgrenze, machte der erste deutsche Staat der Arbeiter und Bauern der unheilvollen, tausendjährigen feindlichen Nachbarschaft zu

Unsere Partei- und Staatsführungen haben in Berlin ausführlich darüber beraten und stimmen darin überein, wichtige Probleme der wirtschaftlichen, wissenschaftlich-technischen und kulturellen Zusammenarbeit bis zum Jahre 2000 bereits jetzt gemeinsam auszuarbeiten.

Erich Honecker, Generalsekretär des ZK der SED und Vorsitzender des Staatsrates der DDR, in Frankfurt (Oder)

Es ist ein Vertrag, der der Jugend beider Völker zugewandt ist. Ihr seid unsere Hoffnung und unsere Zukunft. Ihr, die Jugend, werdet die gestern geschlossenen Festlegungen verwirklichen, neue Horizonte der Freundschaft, Einheit und Zusammenarbeit eröffnen . . .

Edward Gierek, Erster Sekretär des ZK der PVAP, in Frankfurt (Oder)

Polen für immer ein Ende. Damit erhielt zugleich der in der BRD propagierte Revanchismus, dessen Vertreter auch in diesen Pfingsttagen in Essen unrealistische, entspannungsfeindliche Sprüche aufsagten, eine eindeutige Abfuhr.

Indes erscheint es in diesem Zusammenhang nützlich, daran zu erinnern, daß seit der Silvesternacht vor fünf Jahren, da die ersten DDR-Bürger und Polen lediglich mit dem Personalausweis über die Grenzbrücken an Oder und Neiße gingen, mehr als 65 Millionen Menschen paß- und visafrei zum Nachbarn reisten. Das brachte unsere Völker näher, erwies sich gleichsam als historischer Schritt in die Zukunft der sozialistischen Völkerfamilie. Auch das Pfingsttreffen in Frankfurt diente diesem Ziel. So mancher junge Pole, der Eltern oder Verwandte durch deutsche Faschisten in Auschwitz oder Maidanek verlor, ging hier Arm in Arm mit seinen Freunden aus der DDR. Auf beiden Seiten der Oder wuchs eine neue Generation heran, die — erzogen von den marxistisch-leninistischen Parteien ihrer Länder — Völkerfreundschaft, Solidarität und proletarischen Internationalismus zur Richtschnur ihres Handelns macht. Voraussetzung dazu aber war letztlich der Sieg russischer Arbeiter und

Bauern vor nunmehr sechs Jahrzehnten, der das Gesicht unserer Erde grundlegend veränderte.

Ein Sieg, der die Freundschaft der Völker überhaupt erst möglich machte, der auch die Voraussetzungen dafür schuf, daß gegenwärtig zwischen der DDR und Volkspolen über 180 Regierungsabkommen, Ministervereinbarungen sowie Spezialisierungs- und Kooperationsverträge bestehen. An ihrer Verwirklichung sind mehr als 2000 Betriebe und Einrichtungen beteiligt . . .

Am Pfingstsonntag dann hatten alle Wojewodschaften und all unsere Bezirke Vertreter ihrer Jugendverbände nach Frankfurt entsandt. Die Stadt mit ihren rund 74 000 Einwohnern platzte förmlich aus den Nähten, als 150 000 Jungen und Mädchen beider Länder in bester Stimmung auf der breiten Karl-Marx-Allee an Edward Gierek und Erich Honecker vorüberzogen. Millionen konnten in einer Direktübertragung des Fernsehens miterleben, was sich da tat, wie in der Fülle wechselnder Bilder immer wieder Grüße entboten wurden an die Komsomolzen im Land des Roten Oktober. Jeder aber, der diesen kilometerlangen Zug junger Revolutionäre unserer Tage an Ort und Stelle sah, nahm eine Gewißheit mit nach Hause:

Der Strom unserer Freundschaft erhielt in diesen Stunden neue, kräftige, weit in die Zukunft wirkende Impulse. Und es ist kein Zufall, daß unter den vielen Staatsgrenzen auf unserer Erde die zu unserem östlichen Nachbarn einen guten Beinamen trägt: Friedensgrenze.

Horst Goldschmidt

Fotos: Claus-Peter Fischer

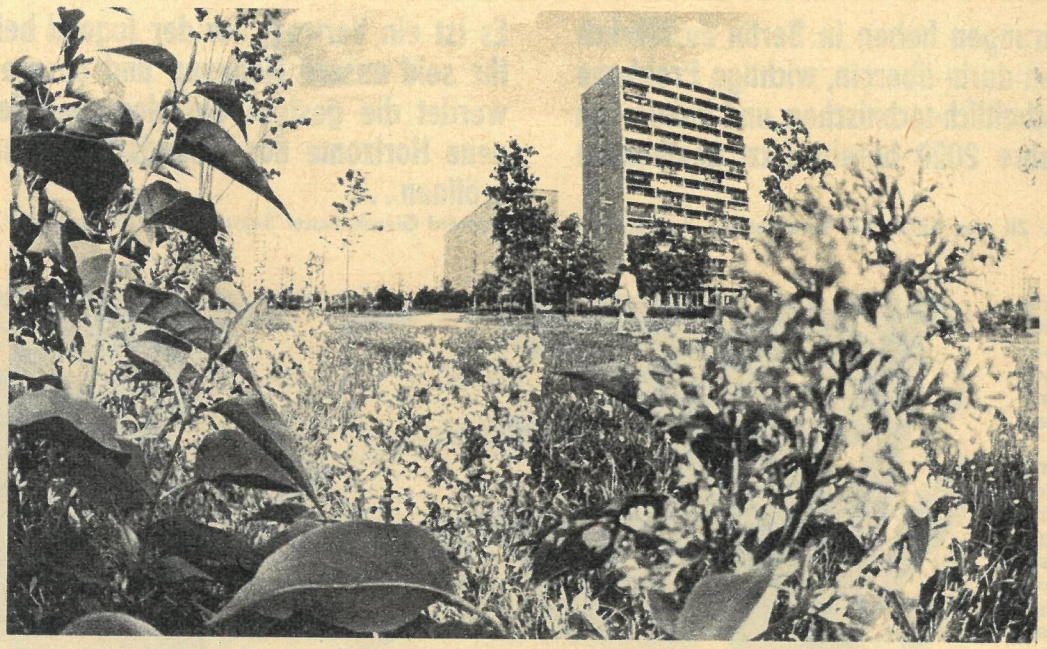
Werner Lamberz auf ZK-Konferenz über politische Massenarbeit der Partei:

„Wer am Sozialismus baut, der sichert sich Gegenwart und Zukunft, der handelt in Über-

Moskau meldet

Fliederblüten

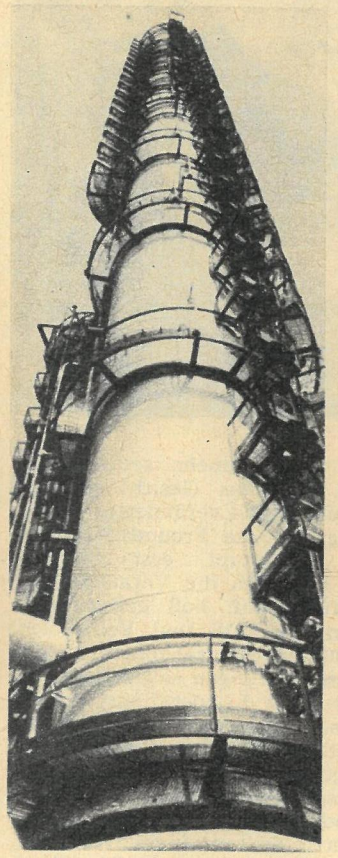
Moskau mag den Flieder, der jetzt in voller Blüte steht. So wird zur Zeit im Südwesten der Stadt ein neuer, rund 8 Hektar großer Garten angelegt, in dem die schönsten und neu gezüchteten Sorten schon im kommenden Jahr — und dann weit länger als die herkömmlichen Arten — in voller Pracht stehen werden. Die Sträucher wurden außerdem nach ihren Farbtönen zusammengestellt. Zahlreiche Sorten stammen von dem bekannten Züchter Kolesnikow, der nach seinem Tode mit dem „goldenen Fliederzweig" der internationalen Vereinigung der Fliederzüchter geehrt wurde.



Dem Himmel näher

Die erste Stufe

Die erste Sprosse auf ihrer „Himmelsleiter" ist für viele Jungen in Pawlodar, Kasachische SSR, die Schule junger Flieger, organisiert von erfahrenen Piloten und Ingenieuren sowie vom Pionierpalast der Stadt. Im Verlaufe von 2 Jahren erlernen die Kursanten die Theorie des Fliegens, Aerodynamik und vieles andere mehr. 50 von ihnen werden bereits in diesem Sommer, gleichzeitig mit dem Zeugnis der 10. Klasse, ihren Befähigungsnachweis erhalten. Er berechtigt sie, ohne Aufnahmeprüfung in eine Schule der Zivilluftfahrt aufgenommen zu werden.



Fenstersturz

Gesund und munter...

ist die dreijährige Anna aus Jerewan. Alle, die wissen, was vor knapp acht Wochen passierte, freuen sich sehr darüber. Das lebhafte kleine Mädchen — für Sekunden alleingeblieben — hatte sich beim Spielen auf dem Balkon neugierig über das Geländer gebeugt und war hinuntergestürzt — aus dem neunten Stock! Aufgetürmte Schneeberge im Hof, in die sie fiel, retteten ihr das Leben. Außer einer leichten Gehirnerschütterung und ein paar Schrammen erlitt Anna keine Verletzungen. Diese erste Diagnose wurde durch anschließende sorgfältige medizinische Untersuchungen bestätigt. Auf unserem Foto sehen wir sie beim fröhlichen Spaziergang mit Mama im Hof.

R. Akopjan

Kooperation

Ein Turm an der Donau

87,9 Meter hoch ist dieser Turm, der zur Raffinerie „Donau" in Szazhalombatta, Ungarische Volksrepublik, gehört. Die Sowjetunion liefert den Rohstoff Erdöl, und die hier aufbereiteten Erzeugnisse gehen zur Weiterverarbeitung zurück. Fertiges, wie zahlreiche wichtige Grundstoffe für die Kunststoffindustrie, treten dann wieder den Weg nach Ungarn an. Die Ausrüstungen für den Komplex stammen zum überwiegenden Teil aus der Sowjetunion, aber auch aus der ČSSR und der DDR.

Sport-Arena

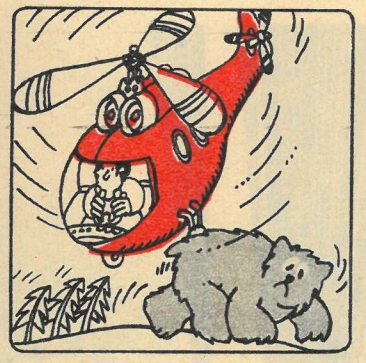
Meister am Brett

Das ist Europas beste Schach-Mannschaft! Gratulation und Blumen für Trainer Antoschin, für Karpow, Petrosjan, Polugajewski, Tal (1. bis 5. v. l. n. r.) und die anderen Mitglieder des UdSSR-Teams, das bei den Europameisterschaften im April in Moskau souverän den Sieg am Brett erspielte. Weltmeister Anatoli Karpow unterstrich seine Klasse mit fünf Siegen in fünf Partien.

Umweltschutz

Sauber und klar

Glasklar ist das fischreiche Wasser des vielbesungenen Baikal. Und so soll es bleiben — darin sind sich heute auch die Wirtschaftsexperten einig, die noch vor einiger Zeit eine gewisse Sorglosigkeit an den Tag legten. Strenge Vorschriften schützen den tiefsten Binnensee der Erde, der immerhin ein Fünftel des gesamten Süßwasservorrats unseres Planeten enthält. Ständig wird jetzt das H_2O getestet (unser Foto: Wasserprüfung im Südbaikal), um den Wirkungsgrad der Abwässerreinigung der am Ufer angesiedelten Zelluloseindustrie zu kontrollieren.



▲ **Randgeschichten**

Bärenschreck

Unsanft aus dem Winterschlaf gerüttelt wurde kürzlich Meister Petz in der fernöstlichen Taiga. Ein Hubschrauber mit den Geophysikern Alexander Sashinski und Pawel Kijan an Bord landete ausgerechnet auf seiner Bärenhöhle. Der „Herr der Taiga" reagierte ausgesprochen brummig und ging streitlustig auf die eben ausgestiegenen Störenfriede los. Pilot Kolganow, der die Bescherung von oben sah, handelte sofort und senkte die Maschine wieder in Richtung Boden. Erschreckt vom Luftstrom des Hubschraubers nahm der Braune Reißaus.

▲ **Empfehlenswert**

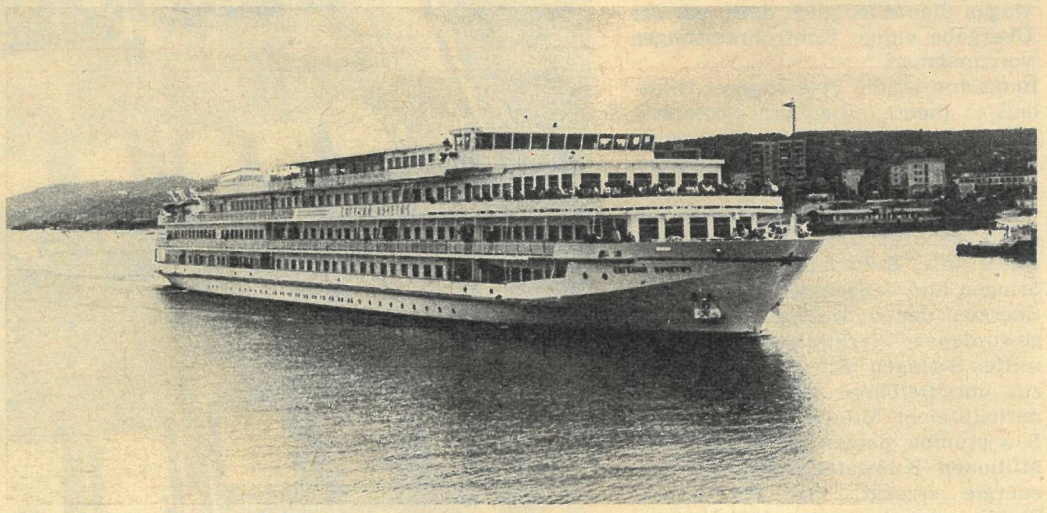
Man trägt Safari

Sportlich-elegant zeigt sich der Modefrühling 77 in Moldawien. Mannequins vom Kischinjower Haus der Modelle stellen hier aus der jüngsten Kollektion drei schicke Kostüme vor — zwei davon im derzeit international sehr beliebten Safari-Stil: Jacken mit kurzen Ärmeln, großen aufgesetzten Taschen und Bindegürtel, dazu schmale Röcke. Kreationen der Modemacher aus der moldauischen Hauptstadt wurden bei zahlreichen Vorführungen im Ausland mit beachtlichem Erfolg gezeigt. Ihre Ideen und Empfehlungen finden bei der Bekleidungsindustrie Gehör: 560 neue Modelle gehen allein in diesem Jahr an den Handel.

◀ **Ausgezeichnet**

Zu seinem 80.

...Geburtstag wurde Bandido Chambo Lama Shambal Dorshi Gombojew geehrt. Für seine unermüdliche Arbeit zum Schutz des Friedens erhielt das kirchliche Oberhaupt des geistigen Zentrums der Buddhisten in der Sowjetunion den Orden der Völkerfreundschaft. Der Vorsitzende des Präsidiums des Obersten Sowjets der Burjatischen ASSR, Semenow, nahm die Auszeichnung in Ulan-Ude vor.



Kurz berichtet

FLASCHEN-REISEN
Da es trotz modernster Geräte auch heute noch schwierig ist, die oberen Meeresströmungen zu erforschen, schicken die Mitarbeiter des Instituts für Ozeanologie in Kaliningrad fest verkorkte Flaschen auf die Reise. Ihr Inhalt besteht in der Bitte an den Finder, den Fundort mitzuteilen. Solche „Post" ist u. a. an der Ostküste der USA und vor Trinidad an Land geschwemmt worden.

KEIN KUNDEN-MANGEL
Zwei Millionen Bücher aus der UdSSR werden jährlich in Bulgarien verkauft. Allein die Maxim-Gorki-Buchhandlung in Sofia zählt jeden Tag an die 3000 Kunden.

ERFUNDENES
Allein im vergangenen Jahr wurden in der Sowjetunion 43 000 Erfindungen registriert. Im selben Zeitraum machten Wissenschaftler des Landes 10 Entdeckungen von Weltbedeutung. 556 000 Erfindungen wurden in 60 Jahren Sowjetmacht eingetragen.

KOSTBARES „GLAS"
Das seltene Mineral Schungit 1, das bisher nur in Karelien gefunden wurde, soll jetzt wissenschaftlich intensiver erforscht werden. Es besteht fast völlig aus reinem Kohlenstoff und ähnelt in seinem Äußeren dem Glas. Das etwa eineinhalb Milliarden Jahre alte Mineral ist z. B. gegenüber aggressiven Stoffen sehr widerstandsfähig.

BIS ZUM MILLIONSTEL
Mit einem neuentwickelten hochempfindlichen Fotometer kann das Vorhandensein von einem Millionstel Gramm Quecksilber im Wasser, in der Luft oder im Boden nachgewiesen werden. Das Gerät, das Odessaer Wissenschaftler konstruierten, wird auch die Umweltüberwachung erleichtern. Innerhalb von fünf bis zehn Minuten kann, um Quecksilber nachzuweisen, mit dem Fotometer eine chemische Analyse vorgenommen werden.

BRAVO FÜR PUHDYS
Von großem Erfolg begleitet war die sechswöchige Sowjetunion-Tournee unserer Puhdys, die sie durch 5 Unionsrepubliken geführt hatte. Besondere Höhepunkte der 39 Konzerte — die Eigenkompositionen der Gruppe. Im Herbst erscheint bei „Melodija" ihre LP.

▲ **Schiffbau**

Gute Fahrt!

Flußschiffer wie auch Seeleute sind nur in „ihr" Schiff verliebt. Doch alle Kapitäne, die ich über die „Jewgeni Wutschetitsch" befragte, gaben zu Protokoll: „Dieses Flußpassagierschiff, in Boizenburg gebaut und in Wismar ausgerüstet, ist eines der besten auf dem Dnepr." (Foto rechts: Steuerpulte in der Kommandokabine). Im vergangenen Urlaubssommer absolvierte es seine ersten Fahrten. Empfehlungen sind die Eintragungen im „Kundenbuch": „Die ‚Jewgeni Wutschetitsch' ist ein wunderbares Schiff. Dankeschön unseren Freunden in der DDR."

K. Danilenko

▸ Zu einem Bild

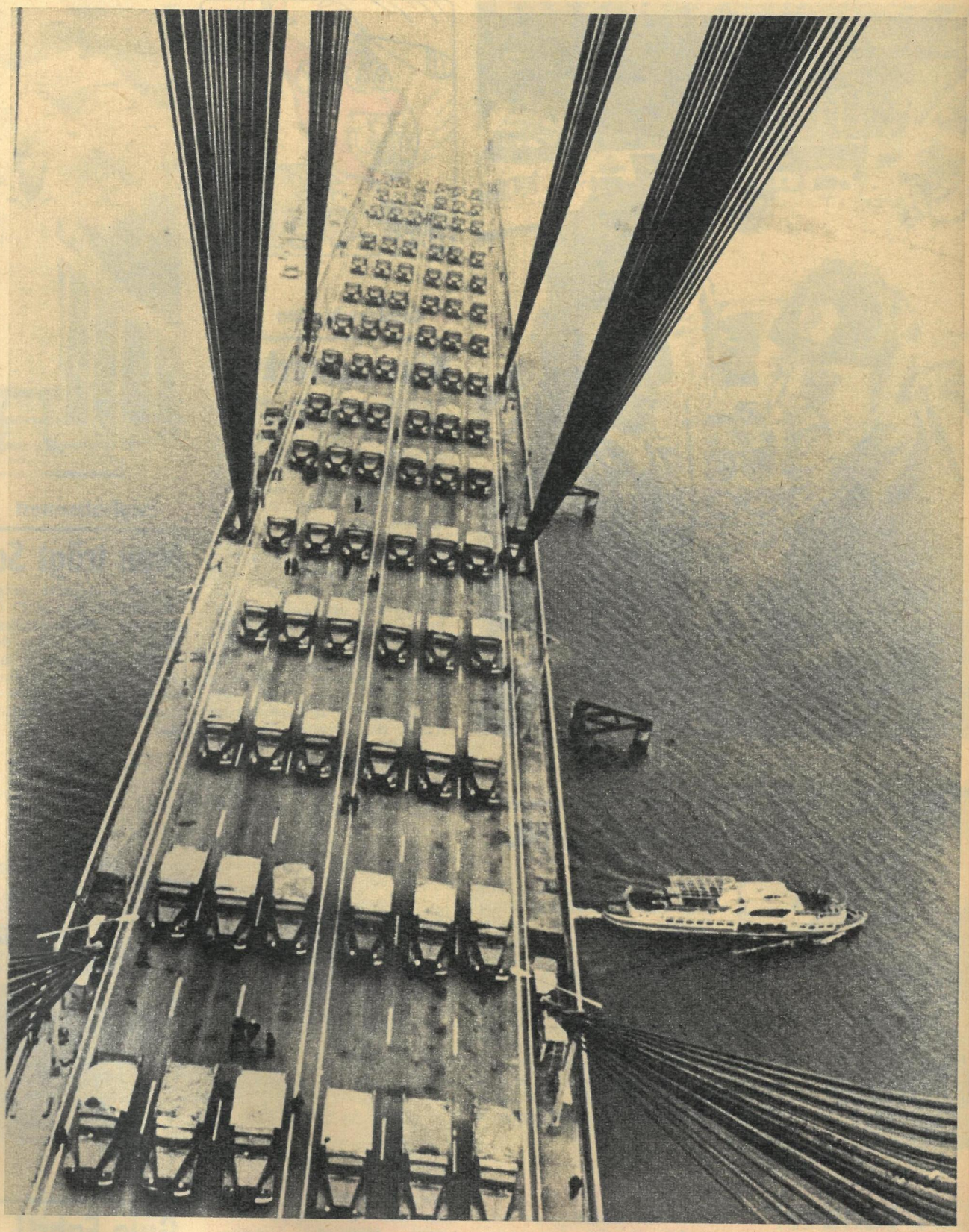
Brückenschlag

Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts geruhte Nikolaus I. zu Petersburg das Projekt eines Ingenieurs Kerbeds für die erste feste Newabrücke zu bestätigen. Dem Erbauer sei, so verfügte der Zar, für jeden geglückten Brückenpfeiler ein Rang zu verleihen. Kerbeds soll darauf schnell noch einige mehr eingezeichnet haben; er begann die Brücke als Ingenieur-Leutnant und beendete sie als Ingenieur-General.

Die General-Auftragnehmer der neuesten Dnepr-Brücke in Kiew (unser Foto) hätten bei solcher Prämienordnung keinen Blumentopf gewinnen können. Ihre kühne Konstruktion, Ergebnis der Zusammenarbeit von Technikern und Kybernetikern, hängt an den Stahlseilen eines einzigen Mastes nur, und dank Computers Hilfe gelang es, die Kosten um ein Drittel zu senken sowie beträchtliche Mengen Baustoff einzusparen. Mißtrauisch gegen alles Neue ließ der Zar seinerzeit 24 Paar Ochsen vor Fuhren mit schwerer Fracht spannen. Dem Brückenbauer befahl er, unmittelbar hinter der Kolonne zu schreiten, damit er als erster in den Fluß stürze, falls sein Werk einbräche. Solche Ängste plagten die Bauherren des Dnepr-Wunders nicht. Der von ihnen initiierte Aufmarsch sandbeladener Lastkraftwagen diente lediglich dazu, vor der Übergabe einige Kontrollmessungen vorzunehmen.

Immerhin ist die Petersburger Nikolaus- (heute Leutnant-Schmidt-) Brücke in die Geschichte eingegangen. An ihr hatte am 7. November 1917 der Kreuzer „Aurora" festgemacht, von hier aus wurde das Signal geschossen für den Sturm, der das ganze alte Rußland zum Einsturz bringen und ungeahnte schöpferische Energien der zu Herren des Landes gewordenen Werktätigen freisetzen sollte. Schlagen wir den Bogen bis zur unmittelbaren Gegenwart: Innerhalb einer Minute werden in der Sowjetunion derzeit mehr als zwei Millionen Kilowattstunden Elektroenergie erzeugt, fast 300 Tonnen Stahl erschmolzen, über 1000 Tonnen Erdöl, fast 1500 Tonnen Kohle und 650 000 Kubikmeter Erdgas gefördert.

Fritz Jahn



◂ Heute unterwegs

Leute aus Leningrad

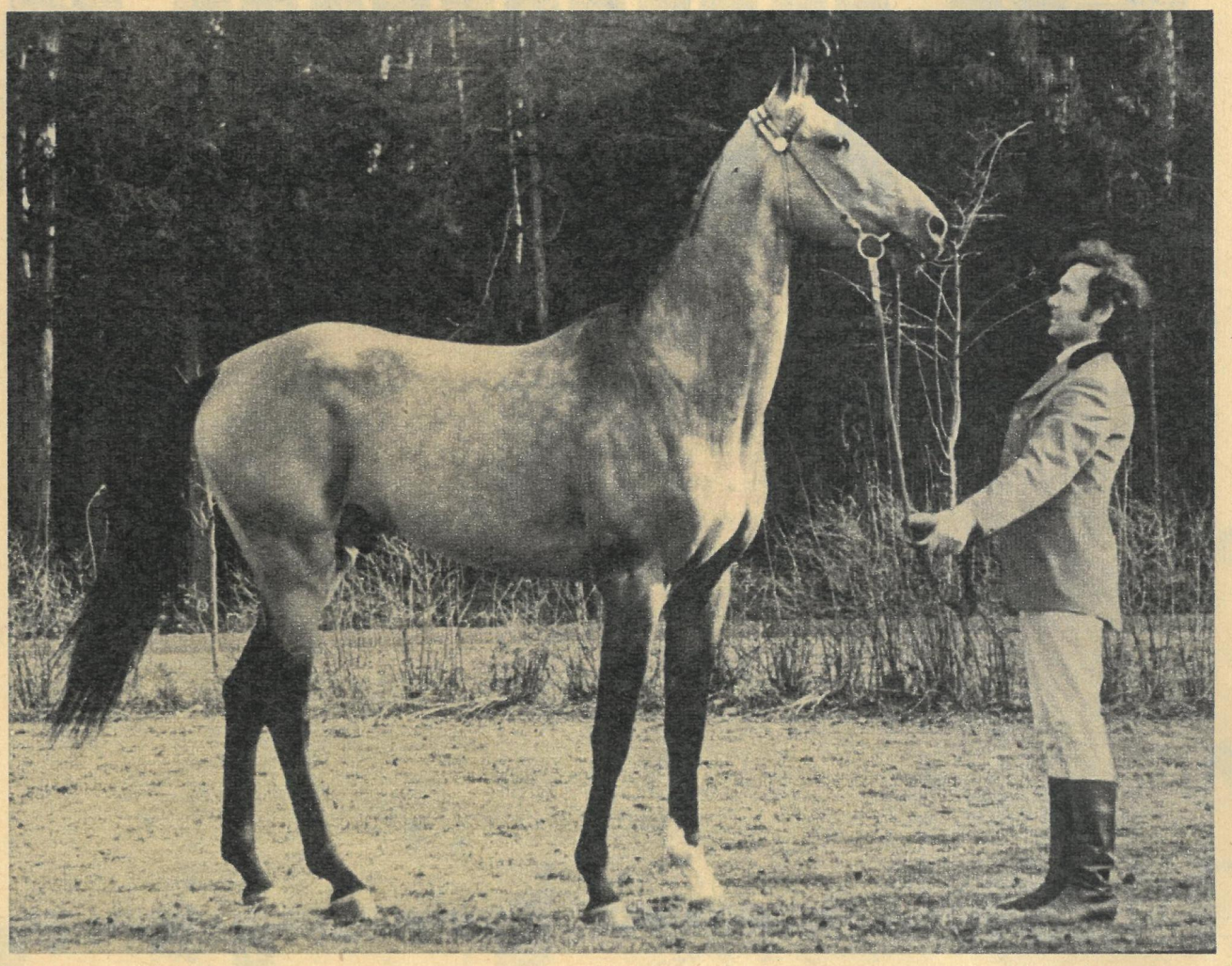
„Wissen Sie, daß sich nicht weit von unserer Wohnung jene Stelle befindet, wo sich Puschkin duelliert hat?" Nein, immerhin liegen 140 Jahre dazwischen. Zwei Jahre indes ist es erst her, daß ich den Fragesteller zum letzten Male in Berlin sah. Immer, wenn FREIE WELT in Sachen Waffenbrüderschaft unterwegs war, hatte sie in ihm — in Oberst Juri Bassistow — einen zuverlässigen Helfer. Damals war er Abteilungsleiter im sowjetischen Oberkommando in Wünsdorf. Nun ist er im Leningrader Militärbezirk tätig. Der Ortswechsel hat der Liebe zu unserem Land keinen Abbruch getan. Immerhin hat er hier 13 Jahre seines Lebens verbracht. Jetzt ist er rühriges Mitglied der Leningrader Abteilung der Gesellschaft für Freundschaft mit der DDR. Seine Frau leitet in der Freundschaftsorganisation die Kommission für Frauenarbeit. Nesthäkchen Marina studiert im 4. Semester neue deutsche Geschichte. Und ihr Komsomolauftrag lautet: Betreuung von Jugendgruppen aus der DDR. „Wir alle drei", meint Juri Basistow, „bemühen uns, über das Leben in Ihrer Republik auf dem laufenden zu sein. Dabei helfen uns ND und FREIE WELT." *H. Goldschmidt*

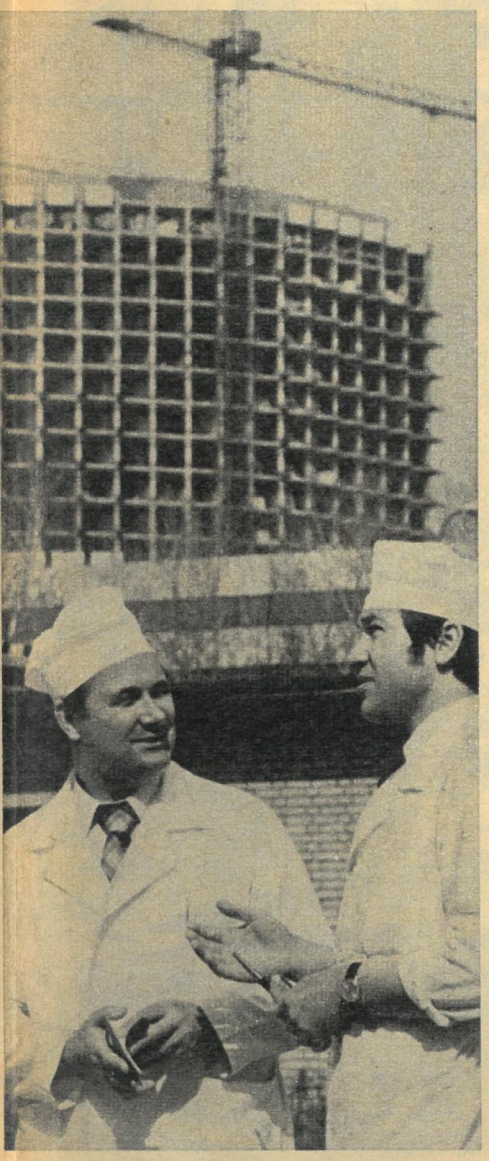
▼ **Krebsbekämpfung**

Klinik mit Hotel

Diese Moskauer Baustelle ist zu einem Begriff geworden — das Onkologische Forschungszentrum der Akademie der Medizinischen Wissenschaften der UdSSR. Nicht nur, weil der Kampf gegen den Krebs niemanden gleichgültig läßt, sondern auch, weil die finanziellen Mittel von Millionen Sowjetbürgern beim Subbotnik 1969 selbst aufgebracht wurden. Einige Bereiche des künftigen Zentrums an der Kaschira-Chaussee haben mit der Arbeit begonnen. So eine Klinik und eine Poliklinik für kleine Patienten und eine Poliklinik für Erwachsene. Patienten von auswärts können bereits im dazugehörigen Hotel wohnen. Demnächst wird auch das Hotel für anreisende Wissenschaftler fertig sein. Zu den bereits Angereisten gehörte u. a. Dr. Hans Hennig Otto aus der DDR (im Foto links mit dem Aspiranten S. Wolkow bei einer Besichtigung der Baustelle), der schon bei Operationen zugegen war. Der Schwerpunkt der Bautätigkeit liegt im Moment in dem Hochhaus, das alle anderen Gebäude überragt. In 17 von 25 Etagen werden sich die einzelnen Stationen mit insgesamt 850 Betten befinden. Ende des Jahres soll das Klinikum seiner Bestimmung übergeben werden.

W. Sosinow





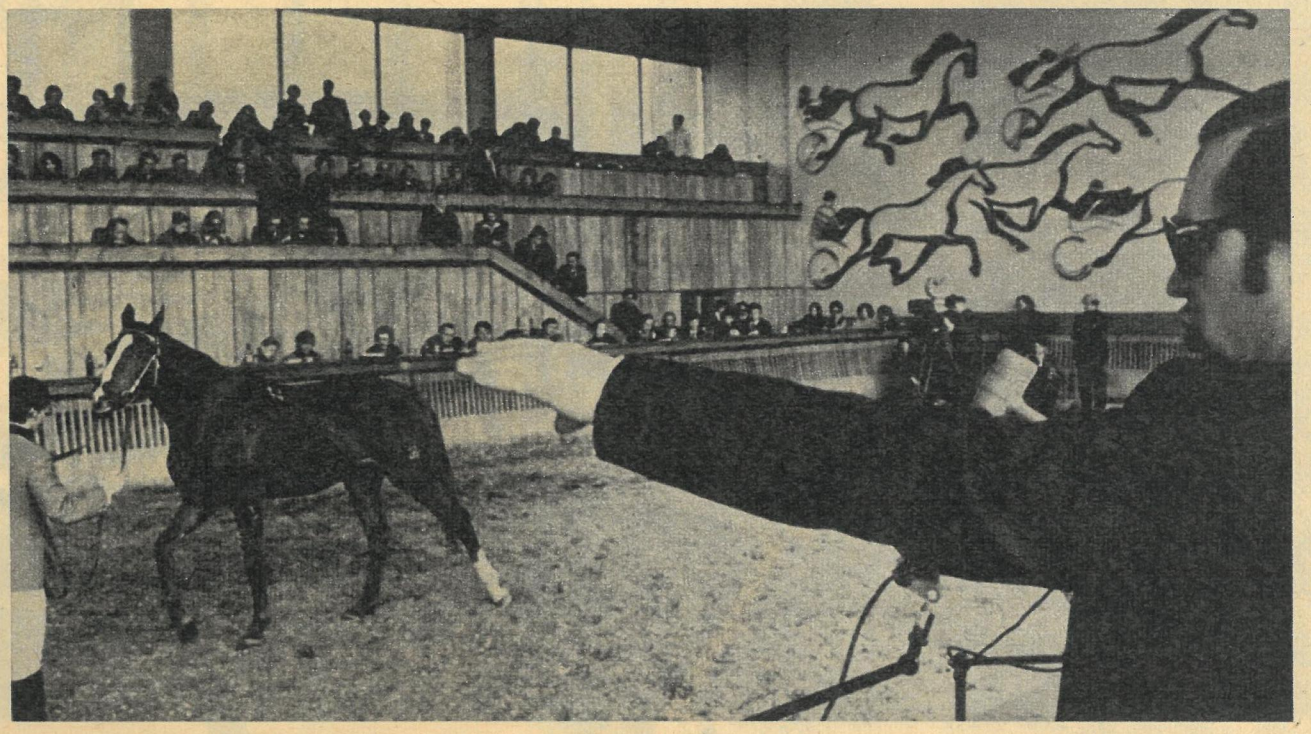
▲ **Auktion**

„Auf dem Rücken der Pferde . . ."

Lawr heißt dieser prachtvolle Hengst, den Jockey Rawil Jenikejew gerade in voller Schönheit präsentiert (Foto oben). Auf der diesjährigen internationalen Frühjahrs-Auktion für Sportpferde im Gestüt Uspenskoje vor den Toren Moskaus war dieses edle Warmblut aus der Achaltekinsker Rasse eines der begehrtesten Objekte. Käufer aus Finnland, Italien, der BRD, Schweden, Venezuela und vielen anderen Ländern waren hier zur Stelle, um Rassepferde aus der Zucht sowjetischer Gestüte zu ersteigern. In der Manege und auf dem Freigelände sahen sie Prachtexemplare von leichten, eleganten Trakehnern, Kabardinern aus dem Nordkaukasus, ausdauernden Budjonny-Pferden der Don-Steppen und anderen international berühmten Rassen. Der Andrang war groß, wie immer, wenn Pferdeauktion in Uspenskoje ist. „Wer bietet mehr?" — Auktionator Arsenij Lobanow (Foto unten) hörte interessante Angebote. Lawr beispielsweise wechselte für 5000 Dollar den Besitzer. Vielgefragt waren auch die erstmalig gezeigten Karabachsker-Pferde, besonders für den Kinder- und Jugendreitsport geeignet.

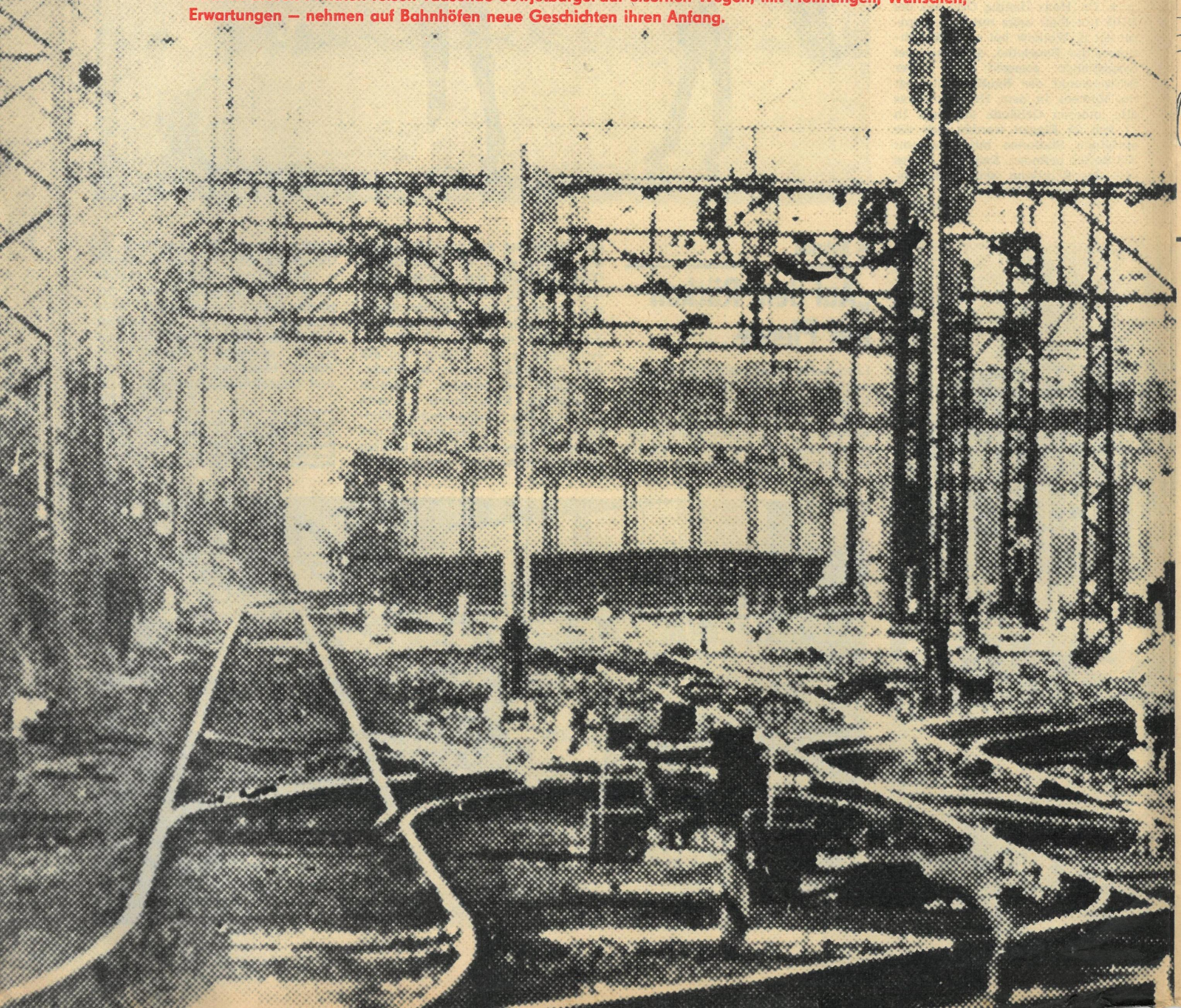
A. Puschkarjow

Redaktion: Ina Stritzke, Barbara Schablinski; Fotos: D. Steinberg, H. Fiebig, B. Sosinow, A. Poddubny, A. Puschkarew, A. Simanowsky, N. Kusnezow, W. Sawostjanow, A. Konjan, W. Matwijewski, APN, ZB/MTI, Vignette: D. Schüler



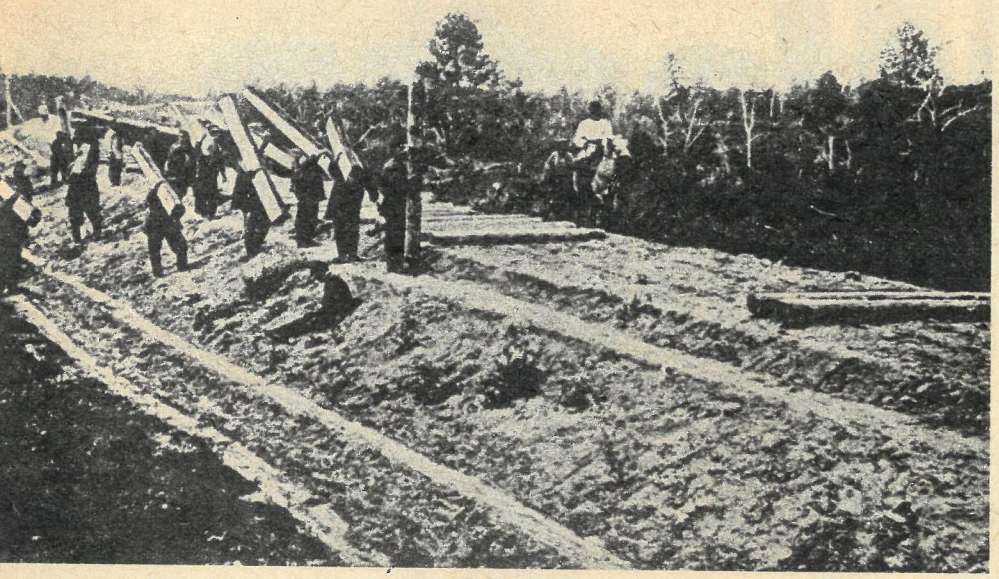
Es reisen auf ei

**Ein Zug schlängelt sich durch ein dicht gewebtes Stahlnetz von Schienen, fährt ein in eine Station.
Er bringt Hoffnungen, Wünsche, Erwartungen. Am Bahnhof, so sagt man, nimmt jede Geschichte ihren Anfang.
Die Eisenbahn, seit über einhundert Jahren wichtigstes Verkehrsmittel für den Menschen, ist Sinnbild des Kommens und Gehens, ist Symbol der Reise durch die Zeit.
Vor 140 Jahren reiste auf eisernen Wegen der Zar und besah, wie sich rechts und links vom Bahndamm die Armut durchs russische Reich dahinschleppte.
Vor 60 Jahren rollten die stählernen Eisenbahnräder für die Revolution.
Leid und Leidenschaft, kommunistischer Heldenmut, Lebensfreude, Bitternis und neue sozialistische Arbeitsmoral, alles, was Millionen Sowjetbürger in Krieg und Frieden erlebten, was über 100 Nationen und Völkerschaften beim Aufbruch in eine neue Zeit vollbrachten, was sich dabei auf einem Sechstel der Erde ereignete, war mit der Eisenbahn verbunden.
Auch in diesen Minuten reisen Tausende Sowjetbürger auf eisernen Wegen, mit Hoffnungen, Wünschen, Erwartungen – nehmen auf Bahnhöfen neue Geschichten ihren Anfang.**



sernen Wegen

Ein Beitrag
von Axel Oelschlegel



Sklavenarbeit: der Bau der Transsib (1891)

Es reisten auf eisernen Wegen: Zaren und ihre Bediensteten, große und kleine Spekulanten, Generäle und Soldaten

Seine Majestät mögen doch die Güte haben, die „Denkschrift über die Verkehrsverbindungen im russischen Reich" wohlwollend in Augenschein zu nehmen ...

Man schrieb das Jahr 1834, als Väterchen Zar Nikolaus I. nach längerem Zögern dieser untertänigsten Bitte entsprach und so höchst Interessantes und Bemerkenswertes darüber erfuhr, wie man in seinem Herrschaftsbereich durch das Land kam. Nicht durch einen seiner Untertanen – wie man meinen möchte – erweiterte der Zar sein Wissen, sondern durch einen Ausländer: Franz Anton von Gerstner, Ordentlicher Professor aus Wien. Dieser hatte eine ausgedehnte, entbehrungsreiche und oft abenteuerliche Studienreise durch das russische Reich unternommen, an deren Ende er das nüchterne Fazit zog: Es steht nicht zum Besten mit den Transportwegen durch das riesige Land.

Zu jener Zeit waren die gewaltigen Flüsse die bedeutendsten Handelsstraßen Rußlands. Jedoch nicht nur wegen der Beförderungsart, die uns der Maler Ilja Jefimowitsch Repin in seinem Bild „Die Wolgatreidler" dargestellt hat, waren diese Wege unzureichend. Die Wasserstraßen verbanden lediglich den Norden mit dem Süden. Nennenswerte Querverbindungen gab es überhaupt keine. Der Transport von Getreide per Schiff von Süd nach Nord konnte dazu durchaus ein Jahr in Anspruch nehmen, weil die Flüsse im Winter zumeist zufroren. Das schnellste Verkehrsmittel im russischen Reich war die Kutsche. Von Nishni Nowgorod erreichte man beispielsweise Moskau (450 km) bereits in zwei Tagen und Nächten, wenn auch „mit gelockerten Zähnen", wie uns ein Zeitgenosse überlieferte.

Die unzureichenden Verkehrswege, so erläuterte der Wiener Professor dem Herrscher aller Reußen, schmälerten Handel und Wandel und damit die wirtschaftliche Entwicklung des Landes. Es sei aber möglich, dies mit der Eisenbahn zu ändern.

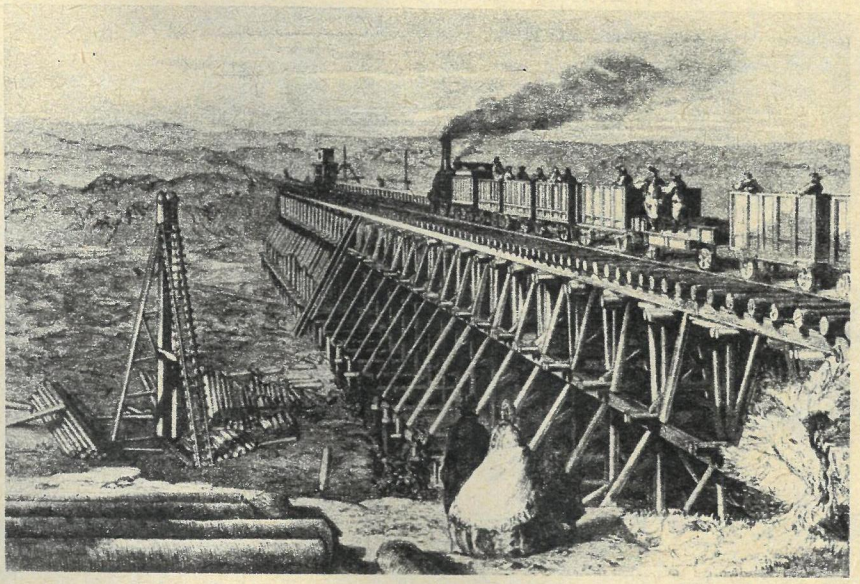
Die volkswirtschaftlichen und kommerziellen Argumente Gerstners beeindruckten Zar Nikolaus allerdings weniger als der Hinweis, daß die Eisenbahn „stets innert 24 Stunden für den Transport von 5000 Infanteristen und 500 Kavalleristen zur Beförderung über 200 Werst (212 km)" zur Verfügung stehen kann. Das, mein Lieber, wäre schon was, so ein Feldzug mit Rasanz, sagte sich Nikolaus und ordnete an, ihm das neuartige Gefährt nach Petersburg herbeizuschaffen. So kam es, daß vor 140 Jahren, am 30. Oktober 1837, nach aufregender Fahrt über 23 km, der Hofstaat zu St. Petersburg, vom Regierungspalais kommend, in der Sommerresidenz des Zaren in Zarskoje Selo (heute Puschkin) jubelnd in Empfang genommen wurde.

Während die Eisenbahn in den westeuropäischen Ländern und in Nordamerika die sich schnell entwickelnden Industriezentren miteinander verband, reiste man im alten Rußland mit dem modernen Vehikel zu einem Wirtshaus. Nachdem nämlich der Zar seines neuen Spielzeuges überdrüssig geworden war, wurde die Strecke um zwei Kilometer nach Pawlowsk verlängert, wo in Gasthöfen und Tanzsälen den Fahrgast allerlei Kurzweil erwartete. Chronisten verbürgen sich dafür, daß hier sogar Johann Strauß Konzerte gegeben hat.

Auf eisernem Kriegspfad

In Schwung kam die Eisenbahn in Rußland erst, als Ratgeber des Zaren dem Landesväterchen ins Ohr flüsterten, ob ihm etwa entgangen sei, wie die britische Krone anläßlich von Unruhen in Irland auf schnellstem Wege Truppen zu mobilisieren vermocht hatte. In der Tat, was für die englische Königin Irland war, bedeutete für sein Zepter Polen. So wurde als erste bedeutende russische (!) Strecke die Warschau-Wien-Bahn gebaut. 1848 eröffnet, wurde sie übrigens gerade noch rechtzeitig fertig, um der Habsburger Monarchie zaristische Soldaten zur Niederschlagung der ungarischen Revolution zu schicken. Auch die erste große Strecke im Herzen des russischen Reiches, die Moskau-Petersburg-Bahn, wurde weitgehend vom Militär in Beschlag genommen. 1851 in Betrieb gegangen, wiesen die Statistiken für das Jahr 1856 aus, daß jeder vierte Passagier ein Soldat war. Selbst die legendäre transsibirische Eisenbahn, die Transsib, war zunächst nur Mittel zum kriegerischen Zwecke. Zar Nikolaus II. entfesselt, nachdem Tausende von Arbeitern von 1891 bis 1902 rund 9000 km Schienen quer durch das unwirtliche Sibirien verlegt hatten, einen Krieg mit Japan. Der Zar verlor seinen Krieg, was blieb, war die einmalige Leistung von Arbeitern und Ingenieuren, die diese Strecke mit primitivster Technik in einer Rekordzeit gebaut hatten.

Technisches Wunder: Odessa-Bahn um 1866



„Der Weg ist gerade, der Damm ist schmal
Telegraphendrähte, Schienen, Brücken
Und überall zu beiden Seiten sind
russische Knochen
Wanetschka, weißt du, wie viele?"

Mit diesen Versen hat der russische Dichter Nikolai Alexejewitsch Nekrassow den 50 000 Leibeigenen, die in den Jahren 1847 bis 1851 die Eisenbahn von Petersburg nach Moskau bauten, ein Denkmal gesetzt. Tagtäglich von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang mußten sie schwerste Sklavenarbeit leisten. Typhus, Seuchen und Skorbut waren ihre Begleiter. Der Lohn war kaum als solcher zu bezeichnen. Das einzige, was reichlich ausgegeben ward, war fuseliger Alkohol. Der Anteil des Zaren an dem großen Werk, an der ersten wirklich russischen Eisenbahn, bestand darin, den Streckenlauf zu markieren. Aber selbst dabei unterzog er sich keiner großen Mühe. Mit einem Lineal zog er einfach einen geraden Strich zwischen Moskau und Petersburg. Nur an einer Stelle verrutschte seine Hand, und so sind tatsächlich auf der 650 km langen schnurgeraden Strecke, die nur ganze elf Kilometer von der Luftlinie abweicht, an einer Stelle, bei Bologoje, einige Knicke. Die ingenieurtechnische Ausführung des Projektes übernahm der nordamerikanische Eisenbahnbauer Whistler. Dieser zeichnete auch für das wohl sichtbarste Merkmal der russischen und später sowjetischen Eisenbahn verantwortlich: die Breitspur. Daß die Spurweite von fünf Fuß, die dem Maß von 1524 mm entspricht, feindlichen Interventen das Vordringen im Lande erschweren sollte, ist eine oft geäußerte Annahme, die jedoch nicht ganz berechtigt erscheint. Zu dieser Zeit nämlich standen auch bei den Eisenbahnen anderer Länder verschiedene Spurbreiten zur Diskussion. Heute noch rollen beispielsweise auch in Finnland, der Mongolei und in Panama die Eisenbahnen auf einer Breitspur. Die gegenüber der europäischen „Normalspur" genau um 8,9 cm weiter auseinanderliegenden Schienen haben durchaus ihre Vorteile. Erstens weisen die Fahrzeuge eine gute „Schienenlage" auf, und zweitens sind die Wagen genau um ein Fünftel breiter als die europäischen oder anders gesagt, spart man mit der Breitspur gegenüber der Normalspur jeden fünften Waggon ein. Wie in vielem, so ist die Petersburg-Moskau-Bahn auch in der Arbeitsteilung typisch für die zaristische Eisenbahn gewesen: Der Zar bestimmte die Strecke, Ausländer fungierten als Bauherren, russische Arbeiter führten das Werk aus. Die eindeutigen

Erste russische Lok

Die erste russische Lokomotive wurde von Vater und Sohn Tscherepanow im Jahre 1834 gebaut. Diese Maschine war schneller als ein Pferd und konnte 60 t schleppen. Sie wurde jedoch nicht in Dienst gestellt.

1835 war der eiserne Weg in England 200 km, in Nordamerika 1300 km und in Rußland keinen Kilometer lang.

Die erste russische Eisenbahn hatte eine Spurweite von sechs englischen Fuß (1829 mm). 1857 verkehrten zwischen Petersburg und Pawlowsk sieben Loks und 39 Personenwagen.

Auf der Petersburg-Moskau-Bahn erreichten die Reisezüge Ende vorigen Jahrhunderts Geschwindigkeiten von 37 km/h. Güterzüge brachten es auf 16 km/h.

3. Klasse: Passagierwagen, um 1900 gebaut

Luxusklasse: Einer der Zarenwagen (1914)

Gewinner dabei waren die ausländischen Gesellschaften. So wurde dem russischen Staat als Auftraggeber für Material und Arbeitsleistung der doppelte Preis berechnet, oder man führte den Bau einfach eine Nummer kleiner aus als notwendig. Die Folgen waren, daß zu mager ausgelegte Brücken einfach zusammenbrachen oder vom Frühjahrshochwasser hinweggeschwemmt wurden, daß andere Bauwerke, im Winter noch vom Frost gehalten, in der Frühjahrssonne in sich zusammenrutschten. Beliebt war auch, jede zweite Schwelle einfach einzusparen. Diese technischen Unzulänglichkeiten führten dazu, daß ab 1905 auf jedes Billet ein Zuschlag für das Rote Kreuz erhoben wurde.

In welchem Ausmaß ausländische Unternehmer ungekrönte Könige der russischen Eisenbahn waren, zeigt das Beispiel der Strecke Odessa–Jalta, die in deutschem Besitz war. Sie wurde von deutschem Personal bedient, sämtliche Fahrpläne und Billette waren deutschsprachig gedruckt.

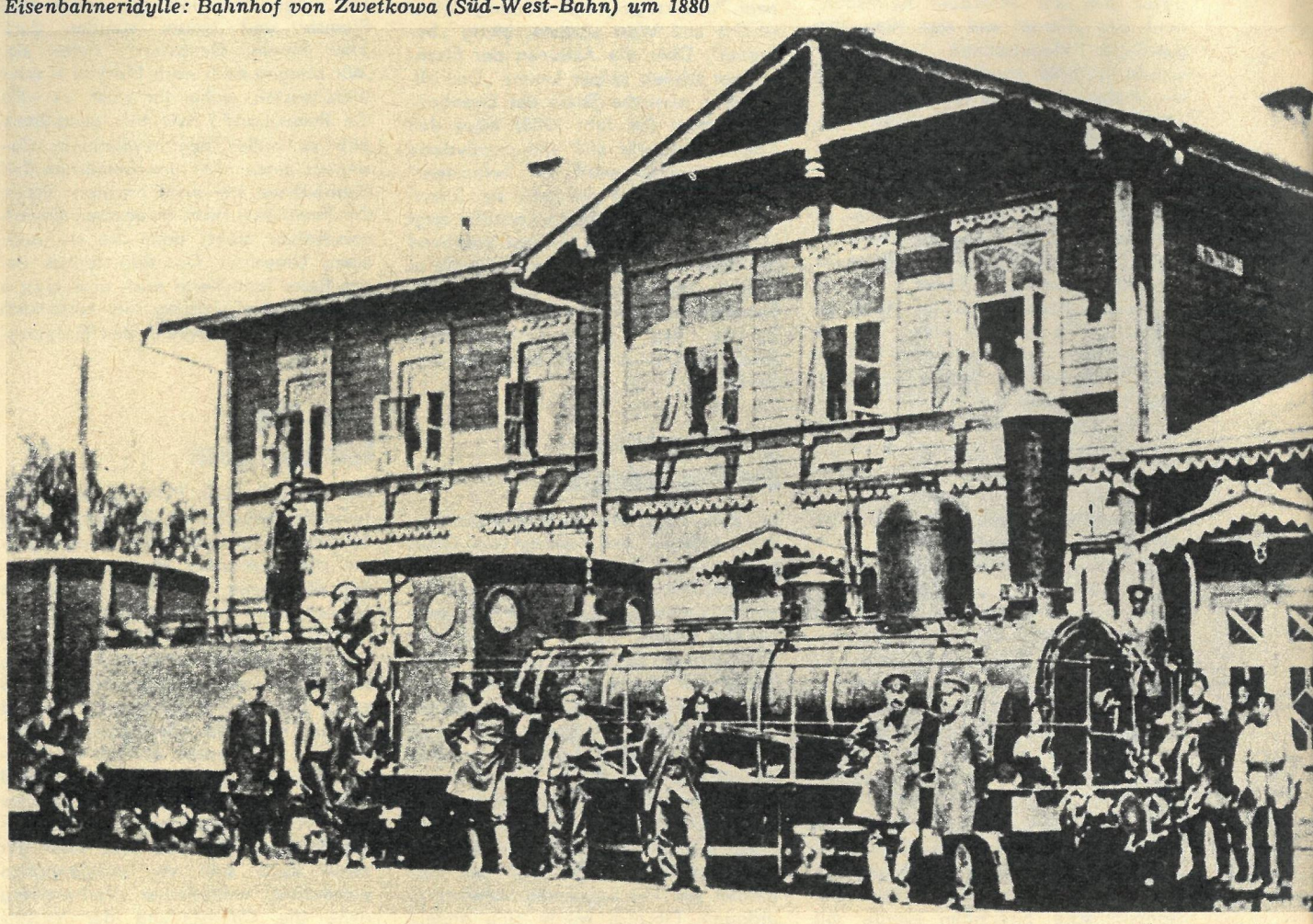
Die Staatskasse wird geplündert

Fragte auf der russischen Bahn ein Schaffner einen Reisenden nicht nach dem Billett, sondern nach dem Billettschik, so hieß das, daß der verehrte Fahrgast nur dann keine Unannehmlichkeiten bekam, wenn er gewillt war, einen personengebundenen Aufschlag auf seine Fahrkarte zu zahlen. Auf diese Art versuchte auch der kleine Mann, sich ein Stück vom großen Eisenbahnkuchen abzuschneiden. Allerdings war dieser Anteil recht gering, mißt man ihn an den Spekulationen der ausländischen Unternehmen und der Aktienschieberei, an der sich auch die Zarenfamilie heftig beteiligte. Unter dem Vorwand einer gemeinnützigen Einrichtung wurde die Staatskasse skrupellos geplündert. Wie sehr die zaristische Eisenbahn allem anderen als ihrem eigentlichen Zwecke diente, zeigt auch die Aufblähung des Personalbestandes. Auf der Strecke Petersburg–Moskau nahm beispielsweise von 1896 bis 1904 der Gütertransport um 14 Prozent, aber die Anzahl der an der Bahn Beschäftigten um 50 Prozent zu. Am Vorabend der Revolution hatte sich schließlich die Finanzlage bei den Eisenbahnen so verschlechtert, daß sich die Zarenregierung gezwungen sah, einen Eisenbahnfonds zu bilden. Dazu legte sie sogar ein gutes Stück des Geldes an, das sie aus dem Verkauf von Alaska gewonnen hatte. Mit diesen Mitteln kaufte der russische Staat ein Großteil der mehr schlecht als recht funktionierenden ausländischen Bahnen auf.

Auf dem Hintergrund der großen und kleinen Spekulationen, des ungenügenden technischen Zustandes, der militärischen Verbürokratisierung der Bahnverwaltungen muß die Statistik gesehen werden, die am Vorabend der Revolution das Eisenbahnstreckennetz des russischen Reiches mit 80 000 km ausweist. Im Vergleich zu anderen Ländern war dies zwar sehr umfangreich, aber gemessen an der Größe des Landes waren nur die allerwichtigsten Zentren miteinander verbunden. Für das russische Volk war die Eisenbahn vorwiegend nur Anschauungsobjekt. Lenin schrieb dazu: „Von den Arbeitern, die in das Gouvernement Cherson kommen, gehen sieben Zehntel zu Fuß, da sie nicht die Mittel haben, sich eine Eisenbahnfahrkarte zu kaufen."

Für die Herrschenden allerdings standen um die Jahrhundertwende Tausende Salonwagen zur Verfügung, ein Reiseluxus, wie er selbst im damals schon industriell weit entwickelten Nordamerika nicht anzutreffen war. Reiste der Zar oder irgendein Fürst auf den eisernen Wegen durch Rußland, so stand alle zehn bis zwanzig Meter wechselseitig an jeder Bahnseite ein Soldat mit aufgepflanztem Seitengewehr.

Eisenbahneridylle: Bahnhof von Zwetkowa (Süd-West-Bahn) um 1880

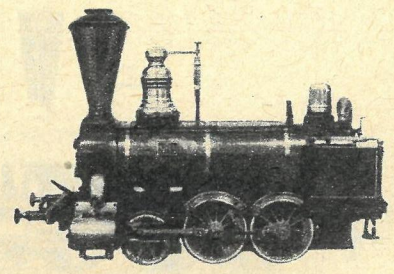


1882 wurde in Kiew ein Labor für Dampflokuntersuchungen eingerichtet. 1912 wurde hier das erste wissenschaftliche Forschungsinstitut für Eisenbahnen auf der Welt überhaupt geschaffen.

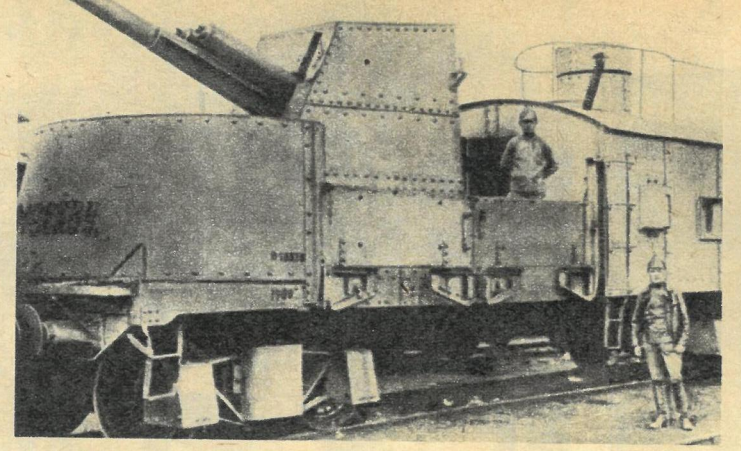
Das zaristische Reich überließ der Sowjetmacht ein Wirrwarr an Technik. Dazu gehörten u. a. Lokomotiven in insgesamt 300 verschiedenen Bauarten.
Die zaristische Regierung importierte nicht nur Lokomotiven, sondern sogar Kohle, um diese zu heizen.

Die ersten russischen Dampflokomotiven wurden 1844 in den Alexandrowski-Werken bei Petersburg gebaut.

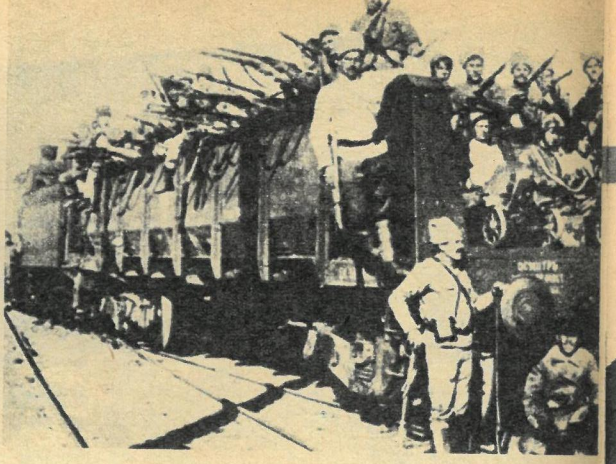
Lok aus den Alexandrowski-Werken



1905: Die Eisenbahner streiken

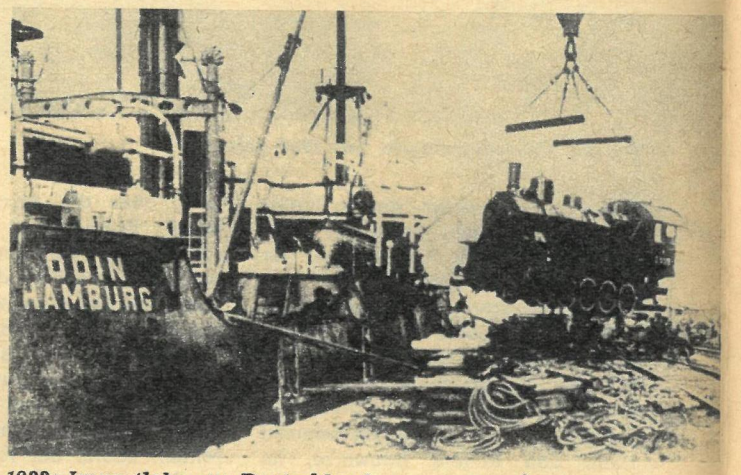


1918—1920: Die Rote Armee verteidigt die Revolution



1921: Agitationszug „Roter Oktober"

1922: Eine reparierte Lok



1922: Importloks aus Deutschland

Bevor sich der Moskauer Korrespondent der „Times" auf den Weg zum geselligen Herrenabend zur Jahreswende 1905/06 machte, gab er noch ein Kabel an seine Redaktion auf: „Auch zum Jahresausklang hört man hier von Unruhen im Land. Ein schreckliches Bild zeichnen die hiesigen Zeitungen von der Lage auf der sibirischen Eisenbahn." Bis Tscheljabinsk, so hieß es, wäre keine Eisenbahnbehörde mehr im Amt. Soldaten und Matrosen handelten ganz nach ihrem Belieben. In Irkutsk herrsche völlige Anarchie. Militärzüge verkehrten völlig planlos und würden von ungeschulten Leuten geführt, so daß sich jeden Augenblick eine Katastrophe ereignen könnte ... Es war das Jahr 1905, das Jahr, in welchem der Zar am sogenannten Blutsonntag auf unbewaffnete Frauen und Männer schießen ließ, in dem auch bei der russischen Eisenbahn die Signale auf Revolution gesetzt wurden. 1905 wurde die Allrussische Eisenbahnerunion gegründet, organisierten sich revolutionäre Eisenbahner, die im Oktober im Moskauer und Leningrader Gebiet die Räder der Bahn anhielten. Auf der Transsib und der transkaukasischen Eisenbahn nahmen sie ganze Abschnitte unter ihre Kontrolle. Der offene Kampf gegen die Tyrannei des Zaren wurde jedoch blutig niedergeschlagen. Mit schwerer Artillerie (!) zogen Zarensoldaten gegen die Eisenbahner der Strecke Moskau–Kasan. 300 Arbeiter starben in dieser ungleichen Schlacht, 70 wurden hingerichtet. Die Transsibirische Eisenbahn wurde mit zwei Panzerzügen, von denen je einer in Ost und West startete, blutig „befriedet". Über die Aktionen der Eisenbahner schrieb später Lenin: „Der allgemeine russische Streik der Eisenbahnerbeamten (im Jahr 1905) legte den Eisenbahnverkehr still und paralysierte die Regierungsgewalt am heftigsten." Wie wichtig Lenin die Rolle der Eisenbahn in der Revolution ansah, zeigt auch ein Brief, den er am Vorabend der Revolution an die Parteizentrale in Moskau und Petrograd richtete: „Die Eisenbahner befinden sich im Konflikt mit der Regierung ... Unter solchen Umständen zu ‚warten', wäre ein Verbrechen ..."

„Die Eisenbahn den Eisenbahnern"

In „Zehn Tage, die die Welt erschütterten", schildert der Reporter der Oktoberrevolution, John Reed, eine Szene, die charakteristisch für die Lage bei der Eisenbahn war: „Auf unserem Nachhauseweg den Snamenskiplatz überquerend, sahen wir auf dem Nikolaibahnhof eine aufgeregte Menschenansammlung. Es waren einige tausend waffenstarrende Matrosen. Zu ihnen redete, von der Bahnhofstreppe aus, ein Mitglied des Wikshel (Exekutivkomitee der Eisenbahnergewerkschaft): ‚Genossen, wir können euch nicht nach Moskau fahren. Wir sind neutral ...' Die Matrosen schrien wild auf den Redner ein und begannen, vorwärts zu drängen. Plötzlich wurde eine andere Tür aufgerissen und zwei oder drei Bremser und Heizer standen dort. ‚Hier herein, Genossen!', riefen sie. ‚Wir bringen euch nach Moskau – oder Wladiwostok, wohin ihr wollt, es lebe die Revolution!' " Wie hier geschildert, gab es außer den revolutionär Gesinnten einen nicht unwesentlichen Teil Eisenbahner, die wohl meinten: Wenn die Revolution nicht in unseren Dienstvorschriften steht, dann ist sie auch etwas Unrechtes. Das Beamtentum bei der Bahn formulierte auch eine eigene „revolutionäre" Losung, die tatsächlich lautete: „Die Eisenbahn den Eisenbahnern!".

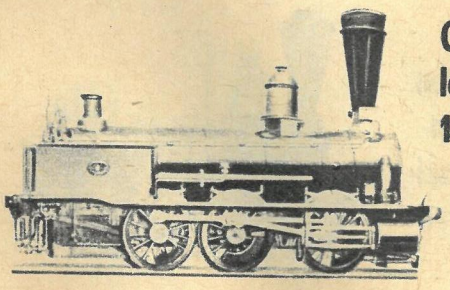
Ohne Züge kein Überleben

Die neutralistische Haltung der Eisenbahnergewerkschaft, Sabotage und Spekulantentum bei den Bahnen brachten die Revolution in ernste Gefahr. Für die junge Sowjetmacht war die Organisation der Eisenbahn zu einer Überlebensfrage geworden. Lenin selbst hat sich damit immer wieder vorrangig beschäftigt. Im April des Jahres 1918 sagte er: „Ohne Eisenbahnen aber wird es nicht nur keinen Sozialismus geben, sondern alle werden einfach vor Hunger krepieren wie die Hunde, während nebenan Getreide liegt." Weitere Worte Lenins zeigen das Ausmaß dieses Problems. Mai 1918: „Es kann gar keine Rede sein von einigermaßen ernsthafter militärischer Vorbereitung ohne die Überwindung der Versorgungsschwierigkeiten, ohne die Sicherung geregelter Brotversorgung für die Bevölkerung, ohne die Einführung strengster Ordnung im Eisenbahnverkehr ... Eben auf diesem Gebiet sind wir am weitesten zurück." Januar 1919: „Das Transportwesen befindet sich in einer verzweifelten Lage. Das rollende Material ist fürchterlich abgenutzt, weil kein einziges Land solchen Prüfungen ausgesetzt war wie Rußland ... und weil wir in der Eisenbahnerorganisation keine so geschlossenen proletarischen Massen besitzen." März 1919: „An den Eisenbahnlinien Kasan–Sarapul und Wolga–Bugulma lagern an zehn Millionen Pud schon aufgebrachtes Getreide. Aber wir können es nicht abtransportieren ..."

1920: „Die Lage im Eisenbahnverkehr ist ausgesprochen katastrophal. Es wird kein Getreide mehr angefahren. Zur Rettung sind wirklich außerordentliche Maßnahmen erforderlich."

Zu jenen hier angesprochenen Maßnahmen gehörte die Anordnung des Rates für Verteidigung im Jahre 1921: „Im Hinblick auf die äußerst ernste Lage und ständig zunehmende Flut von billettlosen Reisenden und die Beförderung ungesetzlicher Mengen von Gepäck sind solche Personen und die, die auf Dächern, Puffern oder Bremsplattformen reisen, sofort zu verhaften ..."

In diesem Jahr hatte sich das Chaos besonders zugespitzt, da eine Brennstoffkrise ein Viertel aller Lokomotiven bewegungsunfähig machte.



Güterzuglokomotive 1869

1917 wurden 420 Lokomotiven gebaut, 1918 waren es 214, zu Beginn des Interventionskrieges 100, 1922 rund 75 und erst 1928 wieder 470.

Vor dem ersten Weltkrieg transportierte die russische Eisenbahn 18 Millionen t Getreide, ein Jahr nach der Revolution nur noch eine Million.
1917 wurde eine Verkehrsdichte von 19 Zügen pro Werst verzeichnet. 1918 waren es nur noch zehn.

Die ersten Volkskommissare für die Eisenbahn hießen (in der Reihenfolge): 1919 Leonid B. Krassin (ein erfahrener Eisenbahner), 1920 Lew D. Trotzki, 1921 Feliks E. Dzierżyński.

1921: Über 10 000 Loks zerstört

Es reisten auf eisernen Wegen: Interventen und das große Elend, Panzer und Agitationszüge, Bolschewiken und ein neues Zeitalter.

1923: Eisenbahnkommissar Feliks Dzierżyński

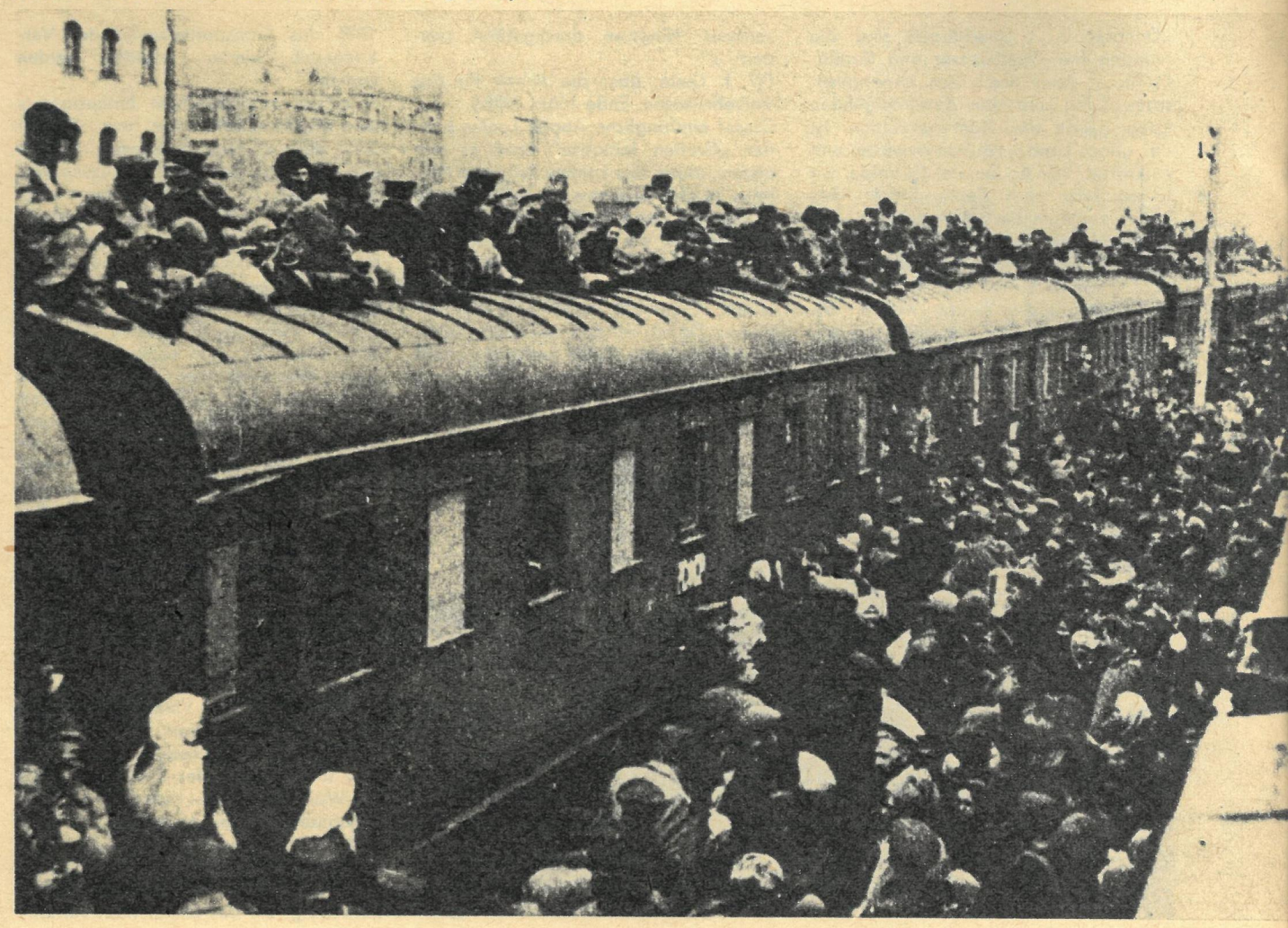
1924: Trauerzug mit dem Leichnam Lenins kommt in Moskau an

‚beste Schwarzerde. Reines Gold, aber keine Erde -- eine Goldgrube ... Und sieh mal, ich habe es doch im Stich gelassen!' ‚Tut es dir leid?' ‚Natürlich tut es mir leid. Aber ich habe es im Stich gelassen. Mal werde ich zurückkehren.' ‚Das würdest du nicht aushalten ...' ‚Mach dir keine Sorgen ...' ‚Das meine ich auch, man wird noch unterwegs sterben.'"

Unzählige Menschen kampierten auf diese Weise wochenlang auf den Stationen. Die Zustände auf den Bahnen waren derart, daß das Volkskommissariat den Verkehr zeitweise wegen „Verbreitung ansteckender Krankheiten" einstellen lassen mußte.

Führt man sich dieses Elend und die gesamte komplizierte Situation bei den Eisenbahnen in den ersten Jahren der Sowjetmacht vor Augen, kommentiert sich die gewaltige ideologische Wirkung, die mit dem ersten Subbotnik bei der Eisenbahn erzielt wurde, von selbst. Lenin sagte von diesem 10. Mai 1919, an dem die Eisenbahnarbeiter der Moskau-Kasan-Bahn kein Geld für die Arbeit eines Sonnabends nahmen, daß dieser Tag „von größerer historischer Bedeutung ist, als ein beliebiger Sieg Hindenburgs oder Fochs und der Engländer im imperialistischen Krieg 1914 bis 1918".

1918—1920: Das Elend des Interventionskrieges auf Reisen



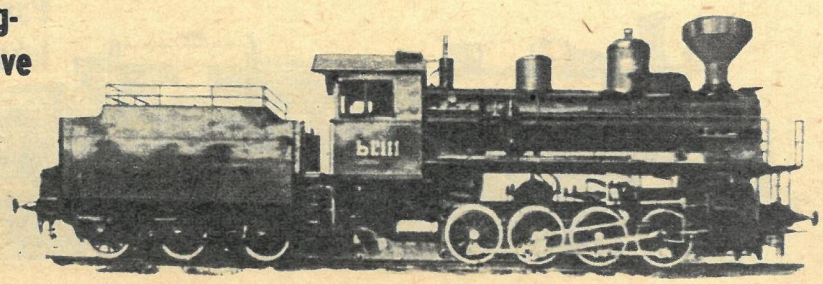
Bis zum Anfang der 20er Jahre war die Eisenbahn in vielerlei Hinsicht im Ausnahmezustand. Sie war wichtigstes Beförderungsmittel im Kampf gegen die Interventen – zeitweise waren zwei Drittel der Roten Armee auf Schienenwegen unterwegs – sie war wichtigstes Transportmittel für die Versorgung der Städte, sie war schließlich Obdach für Tausende Versprengte und Flüchtlinge.

Elend am Schienenstrang

In den Wirren des Interventionskrieges glichen die Bahnhöfe der Eisenbahn Irren- und Totenhäusern. In der Geschichte „Panzerzug 14/69" schildert Wsewolod Iwanow das Geschehen in dieser Zeit auf der Transsibirischen Eisenbahn: „Neselassow (ein weißgardistischer Offizier, d. V.) ... schlenderte zwischen den Güterwagen mit den evakuierten Flüchtlingen umher ... Die Güterwagen waren mit dunkelgewordenen Brettern verschlagen. In den Fugen hing verblichenes Moos. Die Türen statt mit Griffen mit Riemen versehen, klappten ... Aus den Güterwagen drang ein Geruch von Schweiß und Windeln. An einem weiteren Güterwagen hockte zittrig ein Soldat und stöhnte ... ‚Ruhr', sagte der Hauptmann ... ‚Also ist es aus!' ... Ein Greis mit flachem Rücken ... zerkleinerte eine halbverfaulte Eisenbahnschwelle. ‚Bist du von weit her', fragte Neselassow. Der alte Mann antwortete: ‚Aus Sysram.' ‚Wohin fährst du?' ... ‚Wohin man mich bringt. ... In Sysram habe ich Land', begann der Alte liebevoll,

1917 waren 20 000 Lokomotiven und 500 000 Wagen aller Art einsatzfähig gewesen. Am Ende des Interventionskrieges verkehrten täglich nur noch 4000 Wagen, und diese ausschließlich für Heereszwecke. 10 700 Lokomotiven rosteten auf Abstellgleisen dahin. 120 000 Wagen waren stark beschädigt, 3600 Brücken zerstört und Tausende von Kilometern Strecke unbefahrbar. Von den rund 80 000 km des gesamten Streckennetzes waren nur noch 18 000 völlig in Ordnung.

Güterzug-lokomotive 1912



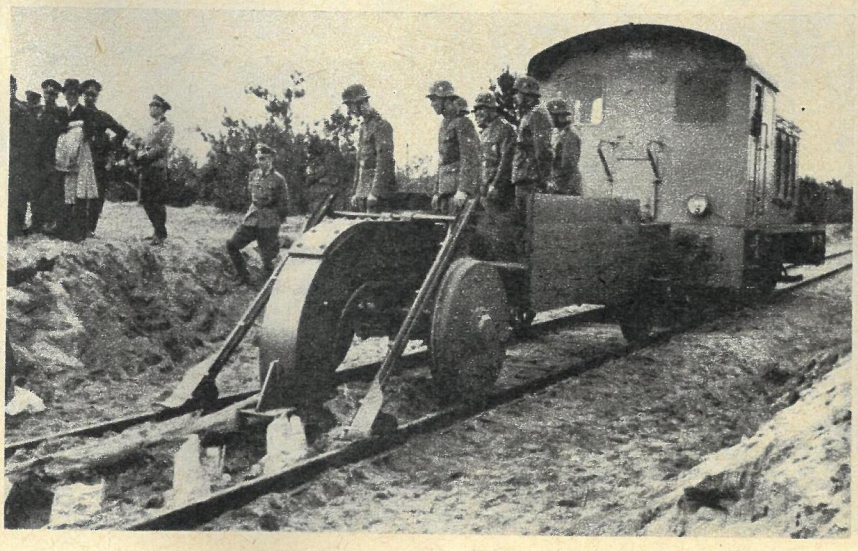
Baustelle des Kommunismus im 1. Fünfjahrplan: Die Turksib — von Taschkent nach Nowosibirsk

„Genossen! ... Zerschlagen sind die Truppen der Gutsbesitzer und Kapitalisten ... Aber durch den imperialistischen Krieg und den darauffolgenden Krieg gegen die Konterrevolution ist das ganze Land furchtbar verwüstet und entkräftet. Wir haben viel Getreide, wir haben jetzt auch Kohle, Erdöl. Alles hängt nur vom Verkehrswesen ab. Die Eisenbahnlinien sind gestört. Wir müssen das Verkehrswesen wieder herstellen ... Alle Arbeiten, die für die Wiederherstellung des Verkehrswesens notwendig sind, müssen mit größtem Elan, mit revolutionärer Energie und grenzenloser Hingabe durchgeführt werden ..."
(W. I. Lenin, über die Arbeit für das Verkehrswesen, Ende März 1920.)

Dieser eindringliche Appell Lenins nach der „Großen Initiative" fand in den ersten Jahren des kommunistischen Aufbaus in der Sowjetunion insbesondere in den Fabriken und Werkstätten der Eisenbahnen ein tatkräftiges Echo. Im Rahmen eines gewaltigen Reparaturprogramms stellten die Arbeiter über 10 000 Lokomotiven wieder auf die Räder. Damit wurden die technischen Voraussetzungen dafür geschaffen, daß 1926 das Transportvolumen der Vorkriegszeit wieder erreicht werden konnte.

Trotz des revolutionären Enthusiasmus war die Eisenbahn nur aus eigener Kraft nicht vorwärts zu bringen. So sah sich die junge Sowjetmacht gezwungen, für kostbare Devisen Eisenbahnmaterial im Ausland zu kaufen. Sie importierte u. a. 1200 Dampflokomotiven, aber auch Schwerlasttankwagen und Schienen aus Deutschland, Schweden und den USA. Der Preis dafür belief sich auf 195 Millionen Goldrubel, was dem Wert von 157 t Gold entsprach. Sowjetische Wissenschaftler und Ingenieure erarbeiteten aber schon zu dieser Zeit Konstruktionsunterlagen, nach denen ausländische Firmen Lokomotiven für die Sowjetunion bauten. Am 16. Mai 1925 ging die erste neugebaute sowjetische Dampflokomotive auf Fahrt. Sie wurde von den Kolomensker Arbeitern dem III. Kongreß der Sowjets übergeben.

Faschistischer Erfindergeist: Gleiszerstörung



Neugeburt nach 100 Jahren

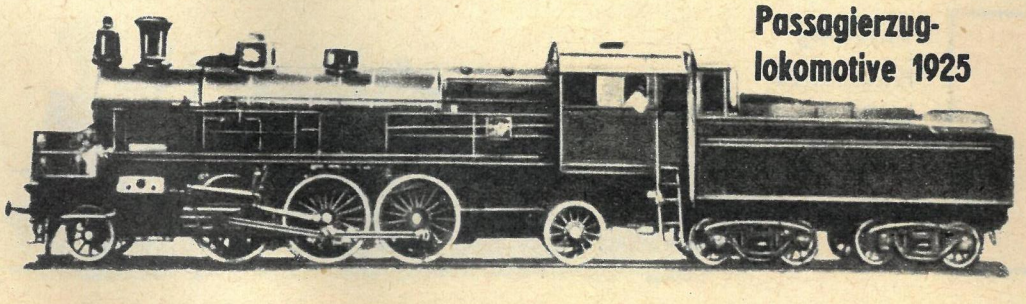
Trotz großer Anstrengungen kam die Eisenbahn jedoch nicht so schnell ins Rollen, wie es die Volkswirtschaft gebraucht hätte. In einem Brief aus dem Jahre 1922 schrieb Lenin: „Zum ersten Mal fuhr ich auf der Eisenbahn nicht als Würdenträger, ... sondern als Unbekannter ... und mein Eindruck war hoffnungslos niederschmetternd ..."

Es war vor allem eine komplizierte und sehr differenzierte politische Arbeit notwendig, um das immer noch vorhandene kleinbürgerliche Denken vieler Bahnbeamter zu überwinden. Der entscheidende Durchbruch wurde auch erst zu Beginn der 30er Jahre erzielt. Untersuchungen zu diesem Zeitpunkt brachten u. a. ans Tageslicht: Zwei Drittel der qualifizierten Ingenieure saßen nur in Büros und waren nicht auf der Strecke. Zu viele leitende Beamte hatten keine entsprechende Qualifizierung. Die Löhne für Verwaltungsarbeiten waren wesentlich höher als jene für das Betriebspersonal. In diesen und ähnlichen Gründen sah die Kommunistische Partei den wahren Grund für die von vielen Eisenbahnbeamten aufgestellte Behauptung, daß die absolute Leistungsgrenze der Eisenbahn erreicht sei. Nicht die Leistungsgrenze nämlich war erreicht, sondern ein zulässiges Maß der in fast 100 Jahren gewachsenen Bürokratie war überschritten. In einem Rundschreiben „Über den Schienenverkehr" wurden darum neue Maßstäbe formuliert: höhere Disziplin, bessere Zusammenarbeit zwischen Ingenieuren und Arbeitern, harter Kampf gegen Sabotage, Verbesserung der Ausbildung der Arbeiter. Um diese Ziele zu erreichen, wurden in den Eisenbahnen politische Verwaltungen eingerichtet. Die Früchte zeigten sich deutlich darin, als 1935 auch für die Eisenbahn die Stachanowbewegung übernommen wurde.

Stachanow auf eisernen Wegen

An einem Morgen im Juni des Jahres 1935 erzählten sich die Anwohner in den Dörfern an der Strecke Slawjansk–Donezk, sie hätten in der Nacht einen Expreßzug gehört, obwohl doch hier sonst nur Güterzüge entlang polterten. Das Rätsel war, daß der 24jährige Lokführer Pjotr Kriwonos seinen schweren Zug, beladen mit Donezker Kohle, auf 37 km pro Stunde gebracht hatte, obwohl ihm nur 23 km pro Stunde vorgeschrieben waren. Dies war nun ganz und gar nicht eine Tollkühnheit, sondern das Ergebnis langen Knobelns der Lokbesatzung, die die Reserven voll auszunutzen wußte.

Diese kleine Episode steht für eine Vielzahl von Taten, mit denen insbesondere das fahrende Personal die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn in diesen Jahren zu steigern wußte. Die Lokbesatzungen knüpften dabei an alte russische Traditionen an. So wurde das alte „Titular-System", das bedeutete, daß für eine Maschine auch immer eine Mannschaft zuständig sei, in neuer Form wieder eingeführt. Ruhte beim alten System mit der Mannschaft auch die Maschine, so wurden beim neuen System – „für eine Maschine sind mehrere Mannschaften verantwortlich" – wesentlich höhere Laufleistungen erzielt. Die liebevolle Pflege der Loks durch die Maschinisten war auch schon äußerlich zu erkennen. Die Räder und alle beweglichen Teile feuerrot, die Radreifen weiß, Kessel und Tender grün, wobei der Kessel noch kunstvoll verziert wurde. Diesem Sinn für Farbenfreude trugen u. a. auch die Erbauer der Lokomotivserie „Feliks Dzierżyński"



Passagierzug-lokomotive 1925

1935 waren bereits über 1000 km elektrifiziert, 1940 waren es über 2000 km.

Die Zahl der Passagiere stieg von 291 Millionen im Jahre 1928 auf 1343 Millionen 1940.

Der erste Elektrotriebzug der Sowjetunion ging 1920 auf Fahrt. Es waren insgesamt sechs Wagen, von denen drei mit Akkus im Gesamtgewicht von 63 t beladen waren.

Rechnung, als sie dem im ganzen Land bekannten Lokführer Nikolai Lunin ihre 3000. Jubiläumsmaschine übergaben: Sie war leuchtend blau gestrichen.

Ein U-Boot auf Schienen

Als 1922, von Lenin initiiert, ein Wettbewerb zur Konstruktion einer Diesellokomotive in der UdSSR ausgeschrieben worden war, meldete sich ein einzelner Kandidat, ein Professor Gakkel, der aber forsch ans Werk ging. Er entnahm das Antriebssystem für die neue Lok einfach einem Unterseeboot. So wurde die erste Diesellok der UdSSR auf einer Leningrader Schiffswerft gebaut. Die Erfindung hatte jedoch zunächst noch im wahrsten Sinne des Wortes zu enge Bindungen an das nasse Element: 1924 startete die gerade fertiggewordene Lok bei einem Hochwasser zu einem zünftigen „Stapellauf" – und ging „baden". Professor Gakkel begann von neuem, und 1926 wurde die erste sowjetische Diesellokomotive vor einen Güterwagen gespannt. Zwar war diese Maschine mit vielen Mängeln behaftet, aber sie bewies, daß man Lokomotiven mit diesem neuen Antriebssystem einsetzen konnte, was zu jener Zeit noch von vielen bestritten worden war. Die Sowjetunion war schließlich das zweite Land nach den USA, das bereits in den 30er Jahren zur serienmäßigen Fertigung von Diesellokomotiven überging. Die ersten Maschinen dieser Art wurden in Mittelasien eingesetzt, wo es Schwierigkeiten bei der Wasserversorgung von Dampflokomotiven gab.

Am 6. Juni 1926 gab es grünes Licht für die erste elektrifizierte Eisenbahnstrecke der UdSSR. Es war die Strecke von Baku nach Sucharany. Drei Jahre später war bei Moskau die erste Vorortlinie (18 km) elektrifiziert und 1933 kletterten elektrische Lokomotiven der transkaukasischen Eisenbahn bereits von Baku aus über den steigungsreichen Surmapaß. Zum Ende der 30er Jahre wurden die schweren Linien im Donbass, die Schlagadern der metallurgischen Betriebe, mit Strom betrieben. Die erste in der Sowjetunion gebaute elektrische Lokomotive rollte 1932 aus dem Werk in Kolomna.

Die elektrische Eisenbahn in der Sowjetunion war ein Kind des GOELRO-Planes, der Leninschen Lösung von der Elektrifizierung plus Sowjetmacht, trieb aber zugleich selbst die Elektrifizierung mit voran. Jeweils rund 70 km rechts und links vom Bahndamm kam mit elektrifizierten eisernen Wegen der Strom in weite Teile des Landes.

Im Kampf gegen Sandsturm

„Jeder Prolet, der diesen Film sieht, fühlt, das ist deine Sache, das ist deine Zukunft, die man dir hier zeigt". Dies schrieb die „Rote Fahne" im Jahre 1930 über den Dokumentarfilm „Turksib". Sowjetische Kameraleute hatten das revolutionäre Pathos kommunistischer Arbeit an einem eisernen Weg festgehalten, der turkestanisch-sibirischen Eisenbahn, die von Ari nördlich Taschkents 2160 km über Hunderte reißender Ströme und schroffer Gebirgszüge bis nach Nowosibirsk reicht. Auf diesem Weg gingen die südlichen Sowjetrepubliken in eine neue Zeit.

1931 rollten vom Süden Züge mit Baumwolle nach Sibirien und in andere Teile der UdSSR zur Weiterverarbeitung, kamen vom Norden Industriegüter und Waren ins damals noch weltvergessene Turkestan. Die eiserne Trasse war das Werk von Tausenden, die gegen heißen Sandsturm kämpften und über eisigen Frost und andere Unbilden der Natur den Sieg davontrugen. In den ersten zwei Fünfjahrplänen wurde das Streckennetz der sowjetischen Eisenbahn um 35 000 km erweitert. Dazu gehörten wichtige Strecken, die die Kohle und Erzförderungsstätten mit den neuerschaffenen Werken verbanden. Zwei Jahrzehnte nach Lenins Appell zur „grenzenlosen Hingabe" für die Wiederherstellung des Verkehrswesens, rollten über die eisernen Wege an erster Position: Kohle, Öl, Eisen, Stahl, Erze, Bauholz, Brennholz, Getreide.

Eisenbahnphilosophie und Statistik

„Der Fünfjahrplan der Sowjetunion sei nichts weiter als ein militärischer Aufrüstungsplan, so angelegt wie zweifarbige Vexierbilder: Setzt man eine grüne Brille auf, so werden alle grünen Striche unsichtbar und man sieht nur die roten. Die roten Striche aber seien der Sinn des Bildes: Kriegsvorbereitung. Kollektivwirtschaften? Nur dazu da, damit der Bauer nicht auf seiner Scholle bleibt, wenn der Feind anrückt! Industrialisierung? Nur dazu da, um auf Kriegsbedarf umgestellt zu werden! Säuglingspflege? Bessere Verpflegung? Arbeitersanatorien? Nur dazu da, um gesündere Rekruten zu haben! Schulen? Nur dazu da, um Offiziers- und Unteroffiziersmaterial heranzubilden!" Diese Weisheiten stammen von einem japanischen Industiellen, der Ende der 30er Jahre unterwegs nach China war und mit Egon Erwin Kisch in einem Abteil der transsibirischen Eisenbahn saß.

Dieser Philosophie sei nichts als eine Statistik angefügt: Schon 1941 wurden auf sowjetische Eisenbahnen 400 000 Bomben abgeworfen. Insgesamt mußten während des vier Jahre dauernden Krieges mehr als 85 000 km Hauptbahnen wiederhergestellt werden. Das ist mehr, als das zaristische Rußland in über 70 Jahren überhaupt gebaut hat. Während der blutigen Kämpfe mit den Faschisten mußten u. a. 2734 große Brücken und 1200 Lokomotiven wieder instandgesetzt werden.

Die Helden in Eisenbahneruniform, die dies vollbrachten, sind zumeist namenlos. Sie setzten ihr Leben ein beim Auseinanderkoppeln brennender Sprengstoffwagen, sie opferten sich, als sie mit ihren Lokomotiven feindliche Züge rammten und zum Entgleisen brachten, sie wagten alles bei Fahrten über improvisierte Strecken, über Torfmoor oder zugefrorene Flüsse.

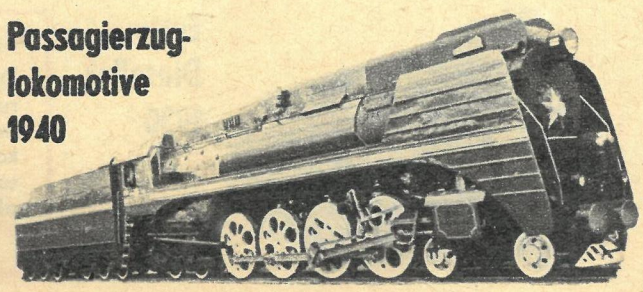
Es reisten auf eisernen Wegen: die ersten sowjetischen Lokomotiven, turkmenische Baumwolle und sibirische Kohle, Stachanows und die Rote Armee

Baustelle des Kommunismus im 10. Fünfjahrplan: Die BAM, von Ust-Kut nach Komsomolsk

1940 entfiel ein Siebentel der gesamten Gütertonnage auf den sibirischen Raum. 1942 war es bereits ein Viertel. Für die Schlacht bei Stalingrad wurden vom Juli bis Dezember 1942 rund 250 000 Wagen mit Militärgut befördert.

Die Faschisten zerstörten im zweiten Weltkrieg auf den sowjetischen Bahnanlagen: 13 000 Eisenbahnbrücken, 4100 Bahnhöfe, 1600 Wassertürme, 317 Bahnbetriebswerke, 129 Wagen- und Lokomotivausbesserungswerke, 15 800 Lokomotiven und 428 000 Wagen aller Art.

Passagierzuglokomotive 1940



Es reisen auf eisernen Wegen: Lokomotiven durch weite Wüsten und meterhohen Schnee, Komsomolzen in den abenteuerlichen Osten, Versuchsmaschinen auf Teststrecken

Es war am 30. April des Jahres 1974, als in der Bahnhofshalle in Taischet eine Gruppe junger Leute unter großem Hallo einen gewaltigen Schlüssel zersägte. Von diesem Tag an, so wußten sie, würde es noch neun Jahre dauern, bis die beiden Schlüsselteile wieder zusammengefügt werden können. Nach 3000 harten Arbeitstagen werden sich die jungen Erbauer der Baikal-Amur-Magistrale, von Ost und West kommend, wieder treffen. Eine Strecke von über 3200 km wird dann fertig sein, wird Ust-Kut an der Lena mit Komsomolsk am Amur verbinden. Damit werden eine Million Quadratkilometer sowjetischen Territoriums industriell neu erschlossen (das sind fünf Prozent der gesamten Sowjetunion). Heute sind rund 30 000 Komsomolzen im unermüdlichen Einsatz, um die neue Eisenbahnstrecke durch das unwirtliche Sibirien voranzutreiben. Sieben Gebirgszüge sind zu überqueren, 142 Brücken und ein 15 km langer Tunnel sind u. a. zu bauen. Der neue eiserne Weg führt durch Gebiete, wo beispielsweise Temperaturen bis zu minus 60 Grad herrschen und in denen Erdbeben keine Seltenheit sind.

4000 schwerste Maschinen und rund 20 000 Lastkraftwagen rotieren heute auf den Baustellen.

Der gewaltige Aufwand – finanziell wird der BAM-Kilometer heute schon mit etwa drei Millionen Rubel berechnet – wird sich lohnen: Der neue Schienenstrang durch Sibirien wird u. a. 40 Milliarden Tonnen Kohle und 20 Milliarden Tonnen hochprozentige Eisenerze, Kupfer, Schwefel, Nickel, Asbest, Molybdän, Wolfram, Quecksilber und sogar Silber und Gold erschließen. Entlang der neuen Magistrale werden 60 neue Städte in (zunächst) Größenordnungen von 200 000 Bewohnern entstehen. Die BAM wird als „Schienenstrang des Jahrhunderts" bezeichnet und findet in aller Welt höchste Aufmerksamkeit. Die Frankfurter Allgemeine Zeitung (BRD) schrieb beispielsweise (1975): „Dieses ungeheure Projekt der Baikal-Amur-Magistrale ... rückte für die übrige Welt Moskaus Entspannungspolitik in ein neues Licht. Es läßt sich schwer vorstellen, daß eine solche Jahrhundertaufgabe erfüllt werden könnte, wenn man sie bei steigenden Rüstungsausgaben lösen wollte ..."

Lastenschlepper Eisenbahn: Tjumener Gebiet

Mit dem D-Zug in die Eiszeit

Würde man alle Schienen der sowjetischen Eisenbahnen um den Äquator legen, so könnte man auf ihnen die Erde immerhin dreieinhalbmal umrunden. Das Streckennetz umfaßt heute rund 140 000 km. Die sowjetische Eisenbahn verkehrt heute sogar auf Strekken, die jenseits des Polarkreises liegen. Hier beispielsweise herrschen Dauerfröste bei Temperaturen bis zu minus 55 Grad Celsius etwa neun Monate im Jahr. Bei diesen extremen Temperaturen ist es außerordentlich kompliziert, sicher über die kälteverhärteten Gleise zu kommen. In dem Stahl treten Spannungen auf, deren Kräfte einem kurzzeitigen Schlag mit einem „Hammer" von 50 t Gewicht entsprechen können. Aber nicht nur die Kälte erschwert den Eisenbahnverkehr, sondern auch monatelange Schneefälle (im Hohen Norden sind es im Durchschnitt sieben bis acht Monate), die nicht selten von Stürmen mit Windgeschwindigkeiten bis zu 40 m pro Sekunde begleitet werden.

In diesen Gebieten muß man durchaus mit Schäden an den Maschinen rechnen, die die Lok zum Stillstand bringen. Sowjetische Reisezugwagen sind deshalb u. a. mit einfachen Kohleöfen ausgerichtet, die eben auch noch funktionieren, wenn die moderne Technik versagt.

Der Lastenschlepper der Volkswirtschaft

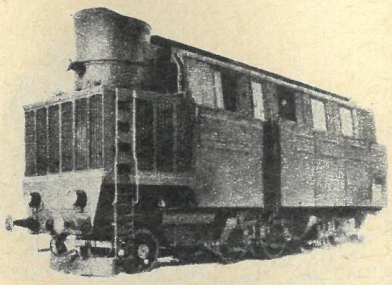
Wer die Eisenbahn nur als Reisender sieht, unterschätzt sie gewaltig. Dies trifft im besonderen Maße auf die sowjetische Eisenbahn zu. Mit Fug und Recht kann man ihre Hauptaufgabe als Lastenschlepper der Volkswirtschaft bezeichnen. Allein die Tatsache, daß 80 Prozent der Bevölkerung in der Sowjetunion westlich des Urals leben, aber 80 Prozent der Rohstoffe östlich des Urals lagern, macht diese Aufgabenstellung verständlich. 1975 beispielsweise transportierte die Eisenbahn rund 2,6 Milliarden Tonnen Last. Bereits Mitte der 50er Jahre wurden in der UdSSR jährlich 30 000 Güterwagen produziert. Mitte der 60er Jahre waren es 40 000 und heute sind es rund 65 000 Güterwagen. Damit ist jedoch der Bedarf noch längst nicht gedeckt. Für den 10. Fünfjahrplanzeitraum sind nicht weniger als 386 000 Güterwaggons für die Erweiterung des Wagenparks geplant. Schon heute übertrifft die Leistung der sowjetischen Eisenbahn alle anderen der Welt. Auf dem sowjetischen Streknetz, das ein Zehntel aller Schienenstränge, die es auf dem Erdball überhaupt gibt, umfaßt, wird über die Hälfte der gesamten Welttransportleistung per Eisenbahn bewältigt. Umgerechnet auf einen Kilometer Streckenlänge entfallen heute in der UdSSR etwa 24 Millionen Tonnen transportierter Güter. In den USA sind es etwa drei. Das heißt, daß die sowjetische Eisenbahn achtmal leistungsfähiger als die der Vereinigten Staaten von Amerika ist. In der Praxis sieht das so aus, daß beispielsweise im Irkutsker Gebiet die Züge einander im Abstand von vier Minuten folgen.

Die Aufgaben im Güterverkehr können jedoch nicht nur nach Tonnen gemessen werden. So geht es auch um den Transport spezieller Güter wie beispielsweise lebender Fische oder von Früchten. Welche technische Leistung in einem heute fast wartungsfreien Spezialkühlwagen steckt, wird an den noch um 1950 eingesetzten eisgekühlten Wagen deutlich. Auf einer Reise von Wladiwostok nach Moskau beispielsweise mußte noch ein Wagen 20mal mit Eis und Salz im Gesamtgewicht von je 30 t versorgt werden! Außer den Spezialgüterwagen rollt aber noch mehr moderne Technik über die eisernen Wege der UdSSR.

Die Dampfrösser bleiben im Stall

Der Liebhaber von Dampflokomotiven muß heutzutage bei einer Reise durch die Sowjetunion schon eine gehörige Portion Glück mitbringen, um solch einem alten Stahlroß zu begegnen. Diese nämlich sind heute fast nur noch in ihren „Ställen" zu finden. Lediglich im Rangierdienst leisten sie heute ein Drittel der anfallenden Arbeiten. Am gesamten Zugdienst jedoch sind sie nur noch zu einem halben Prozent beteiligt.

Das Zeitalter der Dampflokomotiven wurde in der Sowjetunion mit einem Beschluß beendet. 1956 entschied die

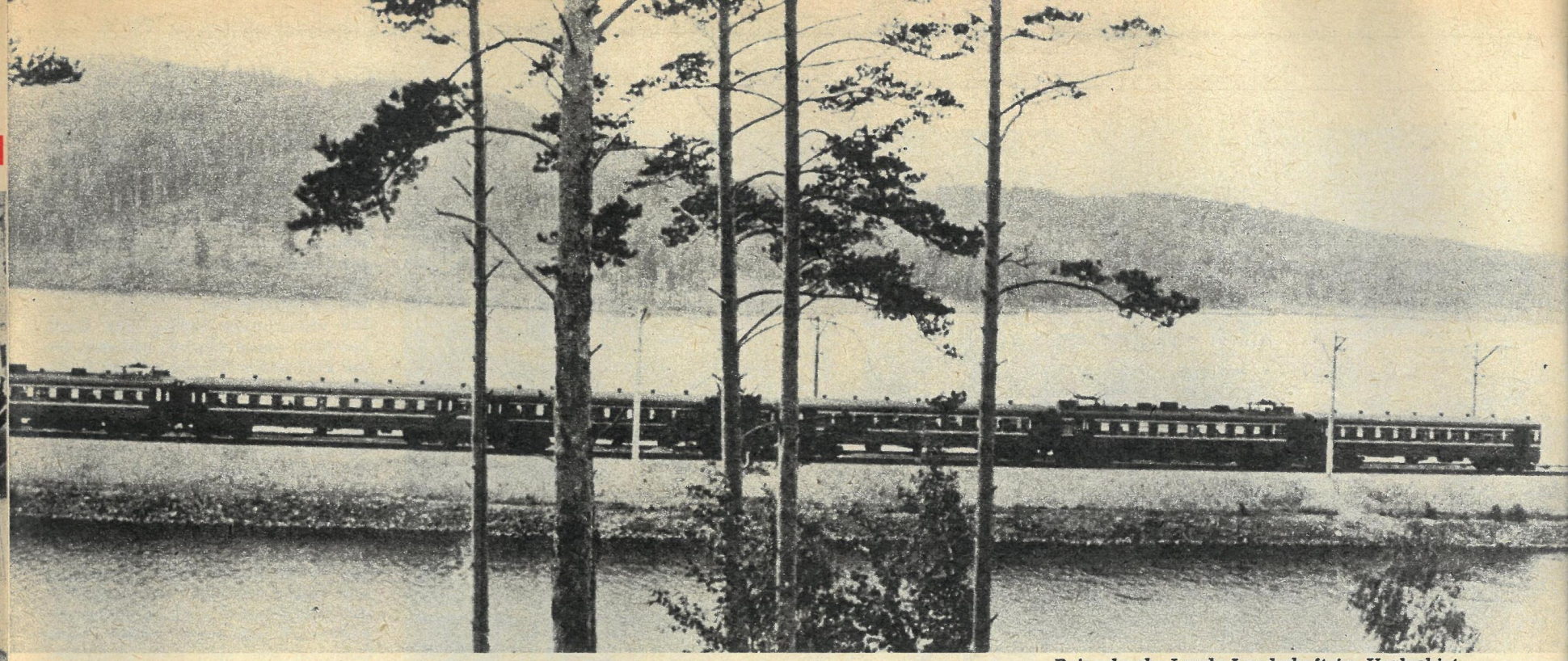


Erste Diesellok 1930

Die durchschnittlichen Beförderungsentfernungen für Rohstoffe in der Sowjetunion sind für Steinkohle rund 700 km, Schwarzmetalle über 1300 km und bei Erzen aller Art rund 800 km.

In der UdSSR werden jedes Jahr rund 2000 Diesellokomotiven gebaut.
Lokomotiven, mit Gasturbinen verstärkt, die über 10 000 PS verfügen, sollen auf der Baikal-Amur-Magistrale eingesetzt werden.

Die Sowjetunion verfügt heute über das größte elektrifizierte Eisenbahnstreckennetz der Erde. Es umfaßt rund 28 Prozent des sowjetischen Netzes.



Reise durchs Land: Landschaft im Uralgebiet

Sowjetregierung nach gründlichem Für und Wider, den Bau von Dampflokomotiven einzustellen und den elektrischen und Dieseltriebfahrzeugen grünes Licht zu geben. Die Dampfära in der Zeit von nur drei Jahrfünften zu beenden, bedeutete für die sowjetische Wirtschaft, gewaltige Investitionen zu tätigen. So u. a. auch für die Elektrifizierung des gewaltigen Eisenbahnnetzes. Waren 1961 etwa 14 000 km elektrifiziert, so sind es heute rund 38 000 km. Der Anteil der Elektrotraktion an der gesamten Zugförderungsleistung der sowjetischen Eisenbahn wird heute mit über 50 Prozent angesetzt. Im Vorortverkehr leisten die elektrischen Schienenfahrzeuge und Triebwagen sogar zwei Drittel der gesamten Arbeit. Die großen Mittel, die dazu zur Verfügung gestellt wurden, besagen Berechnungen, haben sich bereits vor zehn Jahren ausgezahlt. Um beispielsweise die Transportleistung im Jahre 1965 mit Dampflokomotiven zu erbringen, hätte man zwei Millionen Arbeitskräfte, 73 Millionen t Kohle und 4,6 Milliarden Rubel mehr als tatsächlich benötigt. Würden die Züge in der UdSSR heute noch von Dampflokomotiven gezogen, so müßte mehr als ein Drittel aller im Lande geförderten Steinkohle für die Beheizung der Loks verwendet werden. Die sowjetischen Lokomotiven bestimmen heute den Welthöchststand mit. Das betrifft insbesondere die elektrischen Loks.

Für die Diesellokomotiven ist bezeichnend, daß sie immer stärker werden. So sollen in diesem Jahr Loks in Dienst gestellt werden, die über eine Leistungsfähigkeit von 10 000 PS verfügen. 8700 Diesellokomotiven, aber auch 2200 Elektroloks, sollen in diesem Planjahrfünft das Potential der Zugmaschinen verstärken.

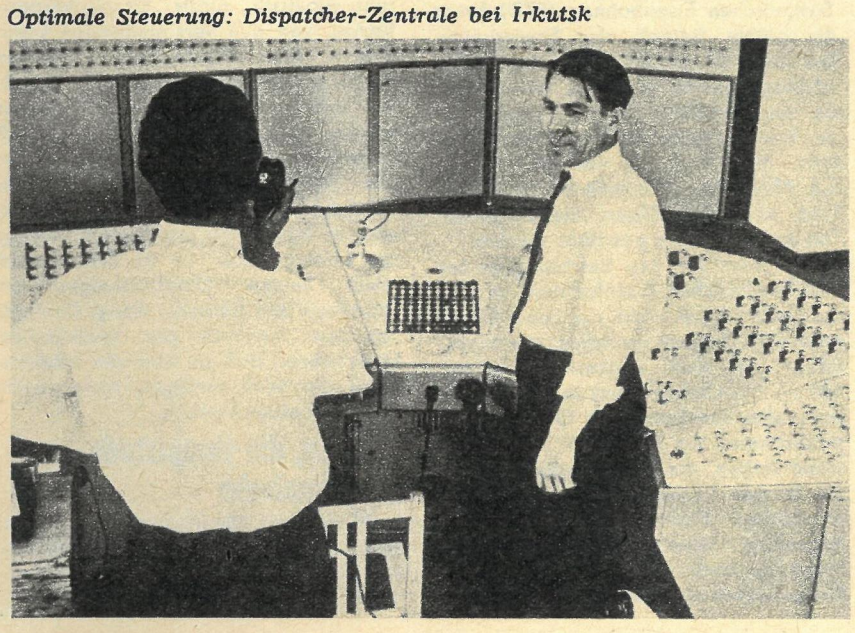
Neben den herkömmlichen Lokomotiven experimentiert man aber auch schon mit neuen Antriebssystemen bzw. mit der Kombination von herkömmlichen und für die Eisenbahn noch nicht erprobten Maschinen. Der Antrieb von Loks mittels Gasturbinenaggregaten (praktisch Flugzeugtriebwerken) ist heute noch nicht technisch ausgereift. Brauchbare Resultate hat man bei der Verstärkung einer gewöhnlichen Diesellokomotive mit einem zusätzlichen Turbinenaggregat erzielt. Hier ergeben sich neue Möglichkeiten insbesondere für Schnelltriebwagen, die auf Teststrecken bereits ihre Jungfernfahrt hinter sich haben.

Loks ohne Lokführer

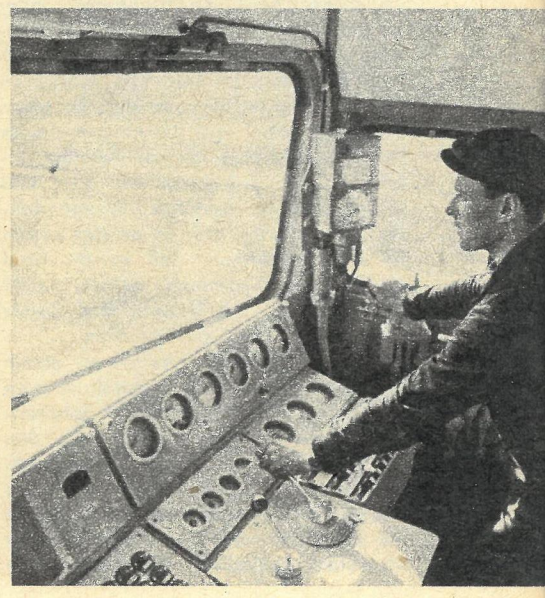
Zu den modernen technischen Besonderheiten, derentwegen die Sowjetischen Eisenbahnen von anderen Bahnen der Welt sehr beneidet werden, gehört die sogenannte Mittelpufferkupplung, mit der der gesamte Wagenpark ausgerüstet ist. Während heute noch in Westeuropa die Rangierer die Wagen mit Schraubenkupplungen verbinden müssen, können die Züge in der Sowjetunion mit automatisch arbeitenden Kupplungen einfach und schnell zusammengestellt werden. Neben der Zeitersparnis bringt dies eine gewaltige Einsparung von Arbeitskräften mit sich und schließt vor allem auch Unfälle aus. Die Mittelpufferkupplungen sind zugleich günstige Voraussetzungen, den gesamten Rangierablauf mittels modernster elektronischer Computer nach vorgegebenen Programmen automatisch zu steuern. Schon heute findet man auf den sowjetischen Rangierbahnhöfen Lokomotiven mit der Aufschrift „Diese Lokomotive fährt ohne Lokführer, sie wird automatisch ferngesteuert."

Neben der Steuerung von Rangier- und anderen Prozessen wird die Elektronik bei den sowjetischen Eisenbahnen insbesondere in der Signal- und Sicherungstechnik eingesetzt. Auch hierin hat die UdSSR Weltspitze. So wird bereits heute auf der Hälfte der Strecke, also auf 70 000 km, der Verkehr automatisch geregelt. Das heißt, Signale und entsprechende Bremseinrichtungen steuern sich selbsttätig nach der Bewegung der Züge. Inzwischen laufen aber schon großangelegte Versuche, den Verkehr mittels Computerprogrammen zu optimieren. Danach sollen Signale und Weichen sich nicht entsprechend der Bewegung der Züge einrichten, sondern die Züge durch eine Signalgebung sich so bewegen, daß ein Optimum in der Zugfolge erreicht wird. Selbstverständlich sind heute auch die Steuerpulte in den Loks mit modernster Technik ausgerüstet. Direkt in die Lok bekommt der Lokführer heute Signale, die ihm sagen, wie schnell er fahren darf, wo er zu halten hat oder ob er gar einen Fehler verursacht. Sollte er tatsächlich zu schnell gefahren sein, so wird der Zug automatisch abgebremst. Dies alles sind jedoch nur Details moderner Anlagen, für die heute in der Sowjetunion ein ganzer Industriezweig arbeitet, der direkt den sowjetischen Eisenbahnen unterstellt ist.

Optimale Steuerung: Dispatcher-Zentrale bei Irkutsk



Versuchsfahrt: Nowotscherkassker Lokwerk im Gebiet Rostow



1973 wurden in der UdSSR 32 Millionen Tonnen Güter in Containern transportiert, 1975 waren es rund 45 Millionen Tonnen.

Die Transportleistungen der Eisenbahn werden bis 1980 bei Gütern um 25 Prozent und im Personenverkehr um 14 bis 15 Prozent ansteigen. Im zehnten Fünfjahrplan werden 3000 km neue Strecke gebaut. Auf bereits bestehenden 2800 km Strecken wird ein zweites Gleis verlegt. 2500 km werden elektrifiziert.

Die Elektrifizierung:
1935 1 035 km;
1940 2 000 km;
1950 3 050 km;
1955 5 360 km;
1961 13 800 km;
1969 30 700 km;
1975 38 000 km.

Erste E-Lok 1932

Der Kursker Bahnhof in Moskau

„In so einen breiten russischen Eisenbahnwagen steigst du immer mit einem Gefühl neugieriger Erwartungen und dem Vorgeschmack vergnüglichen Faulenzerlebens ein. Du weißt: Du wirst in diesem Wagen, der eigentlich ein Haus, eine ganze kleine Welt auf Rädern ist, eine hübsche Zeitlang ‚wohnen' ... Du wirst die Lebensgeschichten, Verwandtschaftsverhältnisse und philosophischen Anschauungen aller im selben Abteil mitfahrenden Reisenden kennenlernen und deinerseits deinen Freunden (Fahrten im russischen Eisenbahnwagen bringen die Menschen einander nahe) die Kenntnisse deiner Lebensphilosophie, deiner Familienverhältnisse und Schicksale vermitteln und ihren wohlgemeinten Rat entgegennehmen ... Du wirst dich so an das Leben im Zug gewöhnen, daß es dir bald eigenartig vorkommen würde, nicht beim Rollen und Rattern des Zuges einzuschlafen und aufzuwachen ..."

Was F. C. Weiskopf in seiner vor einem halben Jahrhundert geschriebenen Reportage „Umsteigen ins 21. Jahrhundert" notierte, hat sich bis auf den heutigen Tag im Prinzip nicht verändert. Bei der sowjetischen Eisenbahn ist die Geselligkeit ebenso steter Passagier wie der Samowar. Erster Grund dafür ist selbstverständlich die Länge der Strecken. Denn was man in unserem Lande schon als eine Reise ansieht, fällt in der Sowjetunion noch unter den Begriff Vorortverkehr. So wird der mittlere Durchmesser der Vorortnetze der Eisenbahn mit 110 km angegeben, der von Moskau und Leningrad sogar mit über 150 km. Wenn man in der Sowjetunion mit der Eisenbahn verreist, rechnet man nicht in Stunden, sondern in Tagen und Nächten. Bis auf ganz wenige Ausnahmen verkehren deshalb auf den eisernen Wegen nur Schlafwagen.

Die Fahrt per rollendes Bett bringt es mit sich, daß man in der Sowjetunion nicht einfach an einen Fahrkartenschalter geht und ein Billett kauft, sondern daß fast ausnahmslos die Plätze vorbestellt werden müssen. Man kann sich denken, daß dies in der riesigen Sowjetunion ein nicht ganz einfach zu lösendes Problem ist. Moderne elektronische Datenverarbeitungsanlagen, die Informationen aus dem gesamten Streckennetz sammeln, sorgen jedoch dafür, daß die Wünsche der Passagiere optimal erfüllt werden. Dieses Computersystem soll in den kommenden Jahren noch weiter ausgebaut werden, um mit dem ansteigenden Strom von Fahrgästen Schritt zu halten. Heute schon reisen tagtäglich zehn Millionen Menschen mit der sowjetischen Eisenbahn. Daß, gemessen an dieser Zahl, für einen reibungslosen Verkehr mehr als Computer notwendig sind, läßt sich denken.

Der größte Betrieb der UdSSR

Mit 3,5 Millionen Beschäftigten sind die Sowjetischen Eisenbahnen (SZD) heute der größte Betrieb der Sowjetunion. Die zunächst gewaltig anmutende Beschäftigungszahl erscheint, wenn man sie ins Verhältnis zu den Leistungen der Bahnen stellt, schon weniger superlativ. Man muß sie messen an den 3,5 Milliarden Passagieren in einem Jahr, an 17 000 Zügen, die an jedem Tag auf die Reise geschickt werden.

Spricht man von den Beschäftigten bei den Sowjetischen Eisenbahnen, so darf man sich dabei nicht nur jene Eisenbahner in Uniform vorstellen, die unmittelbar mit dem Zugbetrieb zu tun haben. Eisenbahner sind in der UdSSR auch alle, die Ersatzteile für die Bahn produzieren, die Loks und Wagen instand halten, die neue Depots bauen, die in den Verwaltungen und wissenschaftlichen Einrichtungen tätig sind. Angesichts dieser Struktur ist die Frage zu beantworten, wie solch ein Riesenbetrieb geleitet wird. Die Antwort lautet: übersichtlich. Die Leitungspyramide besteht aus einem Ministerium, 26 Direktionen, 174 Ämtern und einer größeren Zahl von Dienststellen. Die Größe der Direktionen ist unterschiedlich. Ihr Verwaltungsgebiet reicht von einer Gesamtstrecke zwischen 2000 bis 3000 km, von etwa 1000 bis zu 200 000 Angestellten.

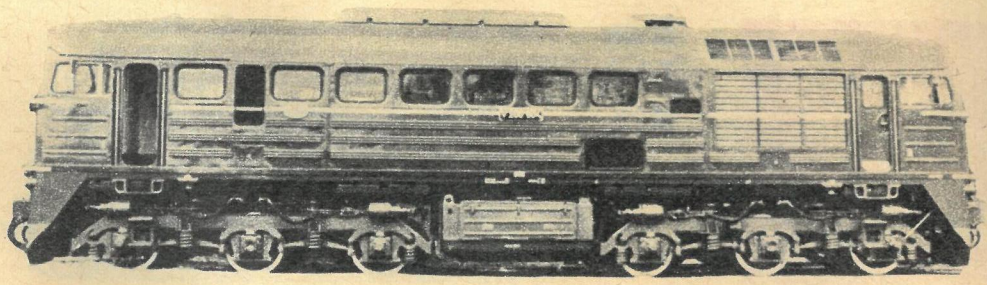
Die übersichtliche Leitung des Großbetriebes wurde möglich, weil man bei der sowjetischen Eisenbahn auch in der Verwaltung die moderne Technik voll nutzt. Man spricht dabei von einem „einheitlichen automatisierten System der Leitung der Eisenbahn", das heute immer mehr ausgebaut wird. Langjährige Kleinstarbeit, wozu u. a. eine neue Numerierung der Wagen, die Codierung von Gutarten, Versendern, Empfängern und Bahnhöfen gehört, trägt bereits ihre Früchte. Von der Zusammenstellung von Güterzügen über das Aufstellen von Fahrplänen bis hin zu fahrdynamischen Berechnungen leisten heute Computer eine nicht mehr wegzudenkende Arbeit, bringen hohe Sicherheit und entlasten die Menschen.

Wissenschaft und Technik spielen bei den sowjetischen Bahnen überhaupt eine besondere Rolle. Zum Großbetrieb Eisenbahn gehören zwölf Hochschulen und 160 Fachschulen. Allein an der Eisenbahnhochschule in der Hauptstadt der UdSSR studieren heute 14 000 Studenten. Das sind soviel wie an der Dresdner Technischen Universität insgesamt.

Für den wissenschaftlich-technischen Fortschritt bei der sowjetischen Eisenbahn zeichnet insbesondere das zentrale Forschungsinstitut in Moskau verantwortlich. Zu seinen Einrichtungen zählt u. a. der in der Welt einmalige Versuchsring in Schtscherbinka. Die 6 km lange, neigungslose, eingleisige Ringstrecke und eine weitere zweigleisige Strecke mit Steigungen haben auf den ersten Blick nichts Besonderes an sich. Sie bieten aber die Möglichkeit zu verschiedenen Tests, wobei konstante Bedingungen wie in einem Labor herrschen, äußere Einflüsse wie Wetter aber gleichermaßen wirken können. Es gibt praktisch nichts Eisenbahnspezifisches, von den verschiedensten Lokomotiven über Signaltechnik, Weichen bis zu Schwellen, was hier nicht gründlich untersucht werden kann. Bisher wurden auf dieser Anlage über 170 Lokomotiven- und Triebwagentypen sowie Hunderte von Wagenvarianten, 140 Schienentypen und 35 Weichenarten erprobt. Neben der ständigen Erhöhung der Leistung, die hier im Versuchsfeld steht, haben Untersuchungen zur Sicherheit den höchsten Rang. Deshalb hat dem Anspruch der sowjetischen Eisenbahner, daß sie über die sicherste Bahn der Welt verfügen, bisher noch niemand widersprochen.

Moskau, die Hauptstadt der Eisenbahn

Nicht nur was Ministerium, Hochschule und Forschungseinrichtung anbetrifft, ist Moskau die Zentrale der Sowjetischen Eisenbahnen. Für den Personen-



Diesellok aus Woroschilowgrad

Höchstgeschwindigkeit auf den Hauptstrecken der sowjetischen Eisenbahnen ist heute 120 km pro Stunde, auf besonderen Strecken 140 km. Spitze hält die Strecke Moskau–Leningrad mit 160 km. Hier ist demnächst Tempo 200 km pro Stunde vorgesehen.

Eine Schnellfahrtstrecke ist für die fernere Perspektive für die Strecken zwischen Moskau und den Kurorten der Krim und der Kaukasusküste vorgesehen. Hier sind Geschwindigkeiten bis zu 250 km pro Stunde geplant.

verkehr ist Moskau eindeutig „Umschlagplatz" Nr. 1. Der Fern- und Vorortverkehr wird hier auf insgesamt neun Bahnhöfen abgewickelt: dem Belorussischen, dem Rigaer, dem Saweljowsker, dem Leningrader, dem Jaroslawler, dem Kasaner, dem Kursker, dem Pawelezker und dem Kiewer Bahnhof. Millionen Menschen kommen hier täglich an und fahren wieder ab: Allein auf dem Kursker Bahnhof innerhalb von 24 Stunden 330 Züge, auf dem Jaroslawler Bahnhof 256 Züge und auf dem Kasaner 200. Von allen neun Bahnhöfen starten tagtäglich allein 1450 Vorortzüge.

Schon diesem umfangreichen Verkehr erscheint es angemessen, daß alle Bahnhofsuhren im gesamten Sowjetland im Rhythmus der Moskauer Zeit ticken. Daß Moskauer Zeit zugleich sowjetische Eisenbahnzeit ist, hat aber natürlich einen tieferen Sinn. Wer wollte sich durch ein Kursbuch mit zehn Zeitzonen zurechtfinden?!

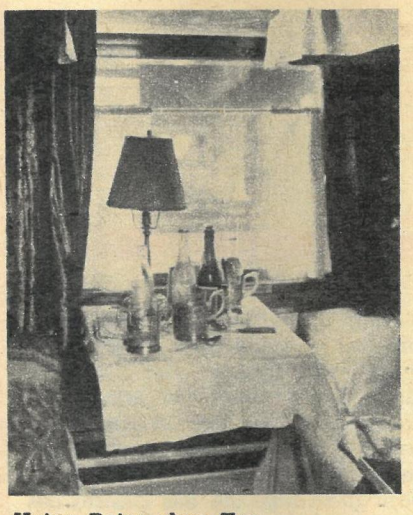
Solche Verkehrsballungen wie in Moskau zeigen eigentlich eindeutig, daß die Eisenbahn auch in Zukunft das wichtigste Massentransportmittel sein wird. Und trotzdem taucht die Frage auf: Hat die Eisenbahn Zukunft?

Siegt die Eisenbahn im Wettlauf mit der Zeit?

Dahinschießende Magnetkissenfahrzeuge, Rollsteige und Kabinenwagen, Schienentaxis oder auch rohrpostähnliche Röhrenbahnen mit Geschwindigkeiten, die an die Schnelligkeit von Flugzeugen herankommen, sind heute keine Hirngespinste von Ingenieuren mehr. Schon werden sie erfolgreich getestet, schon hie und da im Probebetrieb eingesetzt. Angesichts dieser Entwicklung scheint die Frage berechtigt, ob denn die Eisenbahn den Wettlauf mit der Zeit überhaupt gewinnen könne. Mag es in anderen Ländern der Welt auch so aussehen, als zöge die Eisenbahn im Vergleich mit den modernen Verkehrsträgern den kürzeren, in der Sowjetunion kann die Eisenbahn einer großen Perspektive entgegenrollen. Hier geht man von weitsichtigen Überlegungen im Dienste der Allgemeininteressen und nicht vom Konkurrenz- und Profitdenken aus. Erstes und wichtigstes Argument für die Eisenbahn ist die hohe Sicherheit dieses ältesten aller Massenverkehrsmittel. Darüber hinaus verbraucht die Eisenbahn gegenüber anderen Verkehrsmitteln wesentlich weniger Energie. Was schließlich den Gütertransport betrifft, so ist die Eisenbahn von keinem anderen Beförderungsmittel zu schlagen. Das ergibt sich schon aus den Entfernungen: z. B. Moskau–Irkutsk – 5200 km; Moskau–Orenburg – 1500 km; Moskau–Archangelsk – 1100 km. In der Sowjetunion bewältigt die Eisenbahn 80 Prozent des gesamten Güterverkehrs. Dieses Verhältnis, das sich auch in Zukunft bei höherem Transportvolumen stabil halten wird, zeigt die Wichtigkeit der Bahn. Auf den sowjetischen eisernen Wegen nimmt die Beförderungsleistung jährlich im Durchschnitt um fünf Prozent zu. Das ist etwa eine Menge, die Frankreich, Großbritannien und Italien zusammengenommen bei der Eisenbahn jährlich ausweisen. Letztes, aber nicht unwichtiges Argument für die Eisenbahn ist der große Bedarf nach Touristenreisen. Er zeigt sich u. a. in der zunehmenden Zahl von Angeboten. Heute schon gibt es in der UdSSR 1500 Varianten, wie man per Eisenbahn die Landschaft über 1000 oder 20 000 km kennenlernen kann. Zu diesen fahrenden Hotels gehören in der Regel 14 Schlaf- und drei Speisewagen. Beliebt sind auch: Pilzsucherzüge, Skizüge, Theaterzüge usw.

Trotz der 65 000 km Straßen, die in diesem sowjetischen Planjahrfünft neu gebaut werden, trotz neuer Häfen und dem forcierten Schiffsbau wird die 30prozentige Steigerung des Güterumschlags bis 1980, die sich aus dem gesamtvolkswirtschaftlichen Wachstum ergibt, im wesentlichen von der Eisenbahn bewältigt werden müssen. So wird es bleiben wie es ist: Die Eisenbahn der Sowjetunion ist das wichtigste Verkehrsmittel auf einem Sechstel der Erde.

Es reisen auf eisernen Wegen: Millionen Werktätige, Touristen, Samoware und die Zukunft



Keine Reise ohne Tee ...

... und moderne Kombüse

Fotos: Jo Gerbeth (1), ZB (3), Bjudanenko (1), Subzowa (1), Koslow (1), TASS (1), APN (3), FW-Archiv (16)

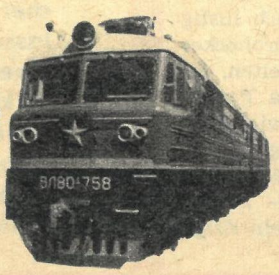
(bei unterschiedlichen Reiserouten Durchschnittswert)

16 000 neue Passagierwagen werden in diesem Planjahrfünft bei den sowjetischen Eisenbahnen in Dienst gestellt. Das sind soviel Weitstreckenpersonenzugwagen, wie die DDR seit 1950 bis heute an die UdSSR überhaupt geliefert hat.

Zukunftsprojekt der sowjetischen Eisenbahnen ist ein Magnetkissenzug, der die Strecke Moskau–Charkow (800 km) in zwei Stunden zurücklegen kann. In den zigarrenförmigen Waggons sollen je 100 Fahrgäste Platz finden.

Der modernste Triebwagenzug, der künftig auf der Strecke Moskau–Leningrad eingesetzt werden soll, ist der ER-200, Geburtsort Riga.

E-Lok-Gesichter von Heute



MENSCHEN IM KONFLIKT

Das Leben stellt den Menschen immer wieder vor außergewöhnliche Situationen. Dann können von seiner Entscheidung Hoffnung oder Enttäuschung, Freude oder Leid, Leben oder Tod abhängen. FREIE WELT schildert in einer Beitragsfolge solche Konflikte und versucht, Ursachen menschlichen Versagens oder menschlicher Stärke aufzuspüren.

Draußen versinkt die Sonne, gießt von den Gipfeln der Berge noch einmal abendliches Gold in die Täler. Hier drinnen, in dem nüchtern-kahlen Flur der Bezirksstaatsanwaltschaft brennen nur zwei matte Deckenleuchten. Ihr Licht reicht nicht aus, um das Gesicht des jungen Bergführers, der da allein in dem weiten Flur auf einer Bank sitzt, auch nur annähernd auszuleuchten. Er würde wahrscheinlich auch keinen sonderlichen Wert darauf legen.

Als er beim morgendlichen Waschen sein Gesicht betrachtet hatte, war es ihm so alltäglich erschienen. Als wäre nichts geschehen. Aber es ist etwas Furchtbares geschehen. Und er soll sich hier in den nächsten Minuten verantworten. Er trägt die Verantwortung dafür, daß ein anderer tot ist. Wie dieser andere gestorben ist, ob voller Verzweiflung und mit einem Fluch auf den Lippen oder bis zum letzten Augenblick auf so etwas wie ein Wunder hoffend — das wird er nie erfahren. Aber vorgestellt hat er sich's, hat zumindest versucht, es sich vorzustellen mit selbstquälerischer Phantasie. Und nach seiner Schuld hat er gesucht. Doch nein, nicht gesucht hat er sie, im Kampf, im Widerstreit hat er mit ihr gelegen. Aber was ist das schon für eine Position in einem Kampf, wenn man den Tod eines anderen zum Gegner hat, einen Tod, den man vielleicht hätte abwenden können. Vielleicht.

Der junge Mann auf der Bank im Flur der Bezirksstaatsanwaltschaft legt das Gesicht in die Hände.

Verantworten, Shenja, verantworten soll ich mich. Für deinen Tod. Dafür, daß du da oben in den Bergen gestorben, erfroren bist. Ich hätte es verhindern können, sagen sie, nur ich, Viktor Koslow, ich allein. Es gab keinen anderen. Das ist der Fakt. Vielleicht haben sie sogar recht damit. Manchmal beginne ich sogar, schon selber daran zu glauben. Aber was ist das für ein Fakt, der zwischen grüne Aktendeckel paßt, mit genau protokolliertem Minutenablauf und halbstündlichem Wetterbericht, exakt und im nachhinein aufgezeichnet von Leuten, die nicht dabei waren; was kann er tatsächlich vermitteln von dem, was uns da oben geschehen ist?

Es war doch so ein schöner Tag, Shenja. Und wie unbeschwert, wie sorglos waren wir, als wir loszogen mit den sieben Mann unserer Gruppe. Wir hatten uns noch lustig gemacht über die beiden Bürohocker aus Moskau, die sich aufspielten, als hätten sie schon den Nanga Parbat hinter sich, und sind zuvor vielleicht höchstens in den Leninbergen herumgekraxelt. Und dieses Mädchen, wie hieß es doch gleich — Marja. Du hattest von Anfang an ein Auge auf sie geworfen. Sie war tapfer, Shenja, tapferer als alle anderen. Sie war außer mir die einzige, glaub ich, die bis zuletzt an dich gedacht hat. Und das hab ich. Das mußt du mir glauben, Shenja. Ich weiß nicht, ob wir beide das waren, was man so landläufig Freunde nennt. Aber wir mochten einander von dem Augenblick an, als wir uns das erstemal begegnet waren auf diesem Lehrgang damals: zwei Geologiestudenten, die die Berge des Kaukasus liebten und sich für die Semesterferien als Bergführer ausbilden ließen. Ich wollte, ich wäre an deiner Stelle dort oben erfroren, Shenja. Aber ich fürchte, wenn ich diesen Gedanken laut äußerte, gäbe es manchen, der mir das als Feigheit auslegen würde. War ich feige? Ich weiß es nicht. Ich weiß überhaupt nichts mehr. Und wenn doch, dann nur noch, daß mich dieser Tag mein ganzes Leben lang verfolgen wird. Er begann so selbstverständlich, so ganz ferienhaft. Und es war ja auch nicht zum erstenmal, daß wir diese Tour machten. Ein Aufstieg fast ohne Last diesmal, lustige Lieder, und sogar für die Gespräche mit den Mitgliedern unserer Gruppe hatten wir dieses alberne Büchlein vom Touristenrat: „... Die Aufmerksamkeit auf die Pflanzenwelt lenken... typische Vertreter der Dolden und Korbblütler nennen — der Pfad steigt langsam an... Der Instrukteur lädt zur Rast ein und erläutert das Panorama..."

Ich glaube, du warst es, der „das Panorama erläuterte", du konntest das ohnehin immer besser, unterhaltsamer als ich. Auf einmal aber war die Sonne weg und dieser stachlige, eintönige Nieselregen setzte ein. Wir waren überrascht. Aber besorgt, nein, besorgt waren wir nicht. Das bißchen Regen gab keinen Anlaß dazu. Bis zum Aussichtspunkt, den wir erreichen wollten, war es ohnehin nicht mehr weit, und den Abstieg danach zur Herberge, den schafften auch ungeübte Touristen bequem in einer Stunde.

Nur fünf Minuten, glaube ich, blieben wir auf dem Aussichtspunkt, es gab ja auch nicht mehr viel zu sehen bei dem Regen, dann machten wir uns an den Abstieg. Etwas rascher als gewöhnlich. Es war ja auch kein Vergnügen mehr. Du vorn und ich hinten. Die Touristen zwischen uns, wie es vorgeschrieben ist. Ich versuchte sie noch aufzumuntern mit der Aussicht auf den heißen Tee und das zünftige Glas Wodka, das sie in der Herberge erwartete. Etwa acht Kilometer hatten wir da noch vor uns. Du fingst an zu singen, vom Glück der schweren Wege, die vom tapferen Stamm der Wanderer bezwungen werden und von den Stürmen und Gewittern, die dem Starken und Geschickten nichts ausmachen. Es gelang dir sogar, die meisten zum Mitsingen zu animieren.

Plötzlich, fast unbemerkt von uns, und völlig überraschend für diese Jahreszeit, ging der Regen in Schnee über. Und dann war auf einmal dieser Sturm da. Ohne jede Vorankündigung. Die Eiskristalle, die er uns in die Gesichter peitschte, stachen wie glühende Nadeln. Kaum, daß ich noch den Rücken meines Vordermannes sehen konnte. Alle hatten wir Mühe, uns auf den Beinen zu halten. Du riefst etwas, aber ich sah dich immer nur für Sekunden, hörte nur Bruchstücke deiner Worte. Du zeigtest auf den kaum mehr erkennbaren Waldstreifen, der nur wenige hundert Meter von uns entfernt war. Wir hatten ihn fast erreicht, da packte dich diese Böe und wirbelte dich den Hang hinunter.

Ich stand wie angewurzelt, starrte auf die Stelle, an der du verschwunden warst, Entsetzen schnürte mir die Kehle zu. Und auf einmal — ganz unglaubhaft für mich — deine Stimme durch das Heulen des Sturmes. Du hattest dich halten können, warst auf einen Felsenabsatz zehn Meter unterhalb des Hanges gestürzt. Ich schrie, schrie hinunter zu dir, schrie vor Freude und vor Angst in einem.

Ich werde diesen Augenblick nie vergessen, Shenja, er geht durch meine Träume, Nacht für Nacht. Ich sehe dich nicht, aber ich höre deine Stimme: „Die Touristen, Viktor, kümmere dich um die Touristen. Versucht die Hütte hinter dem Wald zu erreichen. Ich bin hier vorerst sicher, der Felsabsatz ist groß genug...!"

Ich weiß nicht mehr, wie wir die Hütte erreicht haben. Marja konnte nichts mehr sehen und einer der beiden Moskauer hatte sich in panischer Angst in den Schnee geworfen und war durch nichts zu bewegen, wieder aufzustehen. Wir mußten ihn förmlich mit uns schleifen. Noch immer dröhnt mir der Sturm in den Ohren, sehe ich diesen Bach, der plötzlich zu einem reißenden Strom geworden war und Baumstämme und riesige Felsbrocken mit sich riß.

Als ich die Tür hinter mir zuschlug, hatten wir Stunden gebraucht, und es ist doch von dort nur ein Kilometer bis zu der Stelle, an der uns der Sturm überrascht hatte. In der Hütte lagen nur ein paar Decken. Nicht einmal Holz zum Feuermachen gab es. Wozu auch, sie war ja nur zum Unterstellen gedacht. Ein Regenschutz. Und nun hingen plötzlich Eiszapfen von den Deckenbalken herab.

Irgend jemand hatte noch einen Rest Wodka bei sich. Damit rieb ich die schlimmsten Erfrierungen ein. Marja hockte, noch immer blind und in eine Decke gehüllt, mitten im Raum. „Man muß etwas tun", murmelte sie vor sich hin, „man muß etwas tun". Nur diesen einen Satz.

Ein junger Mann muß sich verantworten — vor seinem Gewissen und vor der Gesellschaft.

- **Ist er schuld am Tod seines Freundes?**
- **Hat er in einer außergewöhnlichen Bewährungssituation aus Angst, Feigheit versagt oder handelte Viktor Koslow auch aus Verantwortung so und nicht anders?**
- **Wäre er moralisch verpflichtet gewesen, sechs Menschen in gefährlicher Situation allein zu lassen, um das Leben eines einzelnen retten zu können?**

Schreiben Sie uns Ihre Meinung.
Kennwort:
Menschen im Konflikt

Hasso Laudon

Der Tod des anderen

Die anderen lagen apathisch am Boden, jeder mit sich selbst beschäftigt und voller Angst, ich könnte sie im nächsten Augenblick allein und ihrem ungewissen Schicksal überlassen.

Ich versuchte sie zu beruhigen, sie davon zu überzeugen, daß man uns in der Herberge längst vermißt und sicher schon Suchtrupps ausgeschickt hätte.

„Sie werden uns finden", sagte ich, „ganz bestimmt werden sie uns finden. Deshalb müssen wir uns jetzt um Shenja kümmern..." Marja war die einzige, die mir zustimmte. Die anderen — laß mich besser nicht reden davon. Einer kam mir mit irgendwelchen Bestimmungen über die Verantwortlichkeit des Bergführers seiner Gruppe gegenüber. Wahrscheinlich hatte er sogar recht damit, aber du, hocktest du nicht da draußen, in diesem Schneesturm, über dieser Schlucht noch immer...? Nein, ich will ehrlich sein. Ich muß es. Ich zweifelte schon, begann es für unmöglich zu halten, daß du nach den Stunden, die vergangen waren, nach dieser Eishölle, und sie tobte noch immer draußen um die Hütte, überlebt haben könntest auf deinem winzigen Felsenabsatz. War es da nicht Unsinn, ja selbstmörderisch, sich noch einmal hinauszuwagen und um einer aussichtslosen Hoffnung willen auch noch mein eigenes Leben aufs Spiel zu setzen? Und das der mir anvertrauten Touristen dazu? Natürlich war ich verantwortlich für sie, für jeden einzelnen von ihnen. Und ich wußte sehr genau, daß die Gefahr für sie noch lange nicht vorüber war, daß sie noch immer erfrieren konnten, wenn ich sie nicht in Bewegung hielt. Wenn die Suchtrupps nun ein oder gar zwei Tage brauchten, ehe sie uns fanden? Wußte ich denn, welche Hindernisse sie zu überwinden hatten? Du mußt mir glauben, Shenja, es waren nur Minuten, wenige Minuten, in denen mir das alles durch den Kopf schoß. Und ich hatte Angst, Angst um mich selbst. Trotzdem knotete ich Seile aneinander, Seilstücke, alles was ich fand, denn der Rucksack mit dem Sicherheitsseil, das wir normalerweise nie gebraucht hatten, war verloren gegangen, von seinem Träger weggeworfen in der Panik. Ich saß und knotete und knotete und wußte dabei noch immer nicht, ob ich überhaupt hinausgehen würde. Du warst tot, Shenja, für mich warst du schon tot, für jeden an meiner Stelle wärst du schon tot gewesen... Das muß man doch begreifen!

Daß ich schließlich dennoch hinausging, war nicht Mut, nicht einmal verzweifelte Hoffnung. Es war Scham, Shenja, Scham vor den blicklosen Fragen Marjas, die ich nicht mehr ertragen konnte. Ich versank bis zu den Knien im Schnee, stemmte mich gegen den Sturm, glitt aus und raffte mich wieder auf. Als nach einer Viertelstunde etwa die Hütte vor mir auftauchte, begriff ich, daß ich im Kreis gegangen war, daß ich einfach gelaufen war um zu laufen, ziellos, nicht um dich zu suchen, sondern um zu fliehen, vor Marja, vor mir selbst. Ich habe geschrien, Shenja, wie ein Tier habe ich geschrien — nur um die Angst in mir zu übertönen, die Angst und die Feigheit.

Dann stand ich wieder in der Hütte. Sie starrten mich an. Ich riß sie hoch, zwei, drei Mann, deren Füße noch in Ordnung waren. Wenn sie mit mir gegangen wären, ich hätte es noch einmal gewagt, Shenja. Aber sie schüttelten mich ab: „Was willst du von uns? Er ist tot. Keir Mensch überlebt das. Jetzt bist du für uns verantwortlich, nur für uns!"

Ich habe ihnen geglaubt, Shenja, war in diesem Augenblick überzeugt davon, daß sie, die keine Ahnung haben konnten, dennoch die Wahrheit sprachen.

Vielleicht ist das meine Schuld. Daß ich ihnen glaubte, ihnen glauben wollte. Vielleicht. Ich weiß es nicht, und in jenen Stunden wußte ich es noch weniger.

Du warst noch nicht tot, sagen die Ärzte, du hast noch Stunden gelebt. Du hast gewartet. Auf mich. Und vielleicht warst du selbst noch in deinem letzten Augenblick der festen Überzeugung, daß ich kommen und dich holen würde.

Der junge Mann hebt sein Gesicht aus den Händen. Die Tür, hinter der er erwartet wird, steht offen. Irgend jemand ruft ungeduldig seinen Namen, zum dritten oder vierten Mal. Langsam richtet er sich auf.

„Ich komme", sagt er, verharrt noch einen Augenblick, als lausche er dem Nachhall seiner Stimme in dem langen, kahlen Flur, dann geht er mit raschen Schritten durch die Tür.

Der Beitrag stützt sich auf eine Veröffentlichung in der „Literaturnaja gaseta".
Foto: Anatoli N. Poljakow

Der Mann, aus dessen Memoiren wir einige Abschnitte veröffentlichen, ging keiner alltäglichen Arbeit nach. Johannes van Engeland war Mitglied eines belgischen Geheimdienstes im Auftrage der NATO. Nach Jahren ließen ihn persönliche Erlebnisse und Anschauungen daran zweifeln, auf der richtigen Seite der Front zu stehen. Er wollte dem Frieden und der Entspannung dienen und traf seine Entscheidung.

Adieu, Herr Oberst!

3
Ein schwerwiegender Plan

Für wen arbeitete Oberst Kolpert? Erst in zweiter Linie für sein eigentliches Büro. Aber zuallererst für die Amerikaner, Engländer und wen auch immer, je nachdem, wie es den Interessen der NATO entsprach und ob es zusätzlich „Dienstreisen" für den Herrn Oberst einbrachte. „Alle von mir zusammengetragenen Informationen übergebe ich in erster Linie Fitzgerald (dem amerikanischen Militärattaché zur damaligen Zeit in Moskau)", vertraute er mir offenherzig an.

Ein Spion mit Tonnenideologie

Die Informationen, die Kolpert an „seine eigenen Leute" und an die „Fremden" lieferte, waren übrigens nicht immer zuverlässig. „Mein lieber Freund", so belehrte er mich, „wir müssen immer dessen eingedenk sein, daß man unsere Arbeit in der Sowjetunion vom Zentrum aus nach der Anzahl der Seiten und der Berichte bewertet, die wir abliefern. Darum werden wir auch mit Geschriebenem nicht geizen."
Mir war es so viele Male auferlegt worden, die Materialien meines Chefs zu bearbeiten, daß ich gar nicht mehr daran zweifeln konnte, was für ein Mensch Oberst Kolpert war. Nein, er war absolut kein Verteidiger der Sicherheitsinteressen des kleinen Belgiens, sondern der Beteiligte eines gefährlichen Spiels, das von den Geheimdiensten der NATO geführt wird... Oberst Kolpert bereiste die UdSSR nicht wenig. Ich möchte schildern, was er mir über seine Fahrt nach Tallinn berichtete: In einer wenig belebten Straße, in der sich eine militärische Einrichtung befindet, steht auf dem Bürgersteig ein beleibter Herr im Regenmantel. Seine rechte Hand ist in der Manteltasche vergraben, er scheint darin recht temperamentvoll etwas zu suchen. Dieser Herr ist mein Chef Kolpert. Er betreibt „visuelle Aufklärung". In der Manteltasche hat er einen kleinen Notizblock mit abreißbaren Blättern, auf denen er „unbemerkt", ohne die Hand aus der Tasche zu nehmen, mittels eines speziell verkürzten Bleistiftes die Autonummern der Fahrzeuge notiert, die bei dieser Behörde vorfahren, und auch die Ränge der Offiziere, die dieses Gebäude aufsuchen oder verlassen. Auf der gegenüberliegenden Seite der Straße flanieren zwei „Assistentinnen" des Herrn Kolpert – seine Frau Marta und Hossenarus Geltmaier, die Gattin des Beraters der Botschaft, die das listige Ehepaar als Ablenkungsmanöver noch mit auf die Reise genommen hatte. Sie war die Frau eines „reinen Diplomaten".

Ins Hotel zurückgekehrt, verschließen die Kolperts die Tür hinter sich, setzen sich an den Tisch, um eine „Operativberatung" abzuhalten. In Tallinn haben mein Chef und seine Frau eine äußerst delikate Angelegenheit zu erledigen. Sie müssen Dokumente an sich bringen, die ein Agent in einem „toten Briefkasten" hinterlegt hat. Anschließend bearbeitet Kolpert die Materialien, die sie am ersten Tag ihres Aufenthaltes in Tallinn zusammengetragen haben. Von den einzelnen Blättern aus der Manteltasche werden die Fahrzeugnummern, die Anzahl der Obersten, Majore und anderer Militärpersonen, die sie auf den Straßen gesehen haben, in ein Verzeichnis übertragen.
Am nächsten Morgen erscheinen meine Landsleute auf dem Rathausplatz. Die Frauen bummeln durch die Geschäfte, und mein Oberst geht die Straße weiter hinunter in Richtung eines Antiquitätenladens. Dabei hält er in der linken Hand eine Zeitung. Vor besagtem Geschäft steht ein unansehnlich gekleideter Mann, ebenfalls eine Zeitung in der linken Hand. Das Zeichen wird verstanden. Kolpert weiß, daß in dem Geheimversteck eine Information hinterlegt wurde. So fährt Kolpert am nächsten Tage, diesmal nur in Gesellschaft seiner Frau, mit dem Taxi in die Bahnhofsgegend. Dort sucht Marta Kolpert das Versteck auf, holt die Nachricht heraus und ist in Blitzesschnelle wieder auf der Straße. In so einer Situation hat man schon einigen Grund, aufgeregt zu sein. Wieder im Hotelzimmer angelangt, öffnet sie die festgeschlossene Hand und holt aus dem Handschuh drei kleine Röllchen weißlich-grauen Papiers hervor, die mit kleinster Schrift bedeckt ist. Die Freude des Obersten ist unbeschreiblich.

Eine mißglückte Heldentat

Der Oberst war ein „erfinderischer" Geist. Eines Tages versuchte er einen Kollegen des langen und breiten davon zu überzeugen, daß ein Militärattaché wenigstens einmal „der Sensation wegen für eine kleinere Verletzung der sowjetischen Ordnung" gestellt werden müsse. „Warum?" fragte ihn der erstaunte Gesprächspartner. „Für die Karriere selbstverständlich. Wer würde einem Mitarbeiter, der im Namen des Vaterlandes Unbill erleiden mußte, ein weiteres Sternchen auf den Schulterstücken abschlagen?" Der Oberst wollte zu gerne General werden, und deshalb arbeitete er einen Plan einer „nicht ernsthaften" Verletzung der sowjetischen Gesetze aus. Eines schönen Herbsttages „drang" Kol-

Im obersten NATO-Hauptquartier in Belgien laufen alle Informationen der imperialistischen Geheimdienste über die Sowjetunion zusammen.

pert in das Gelände des Soldatenklubs der Stadt Wladimir ein. Er war natürlich der Meinung, daß er – wie die Jungfrau von Orleans – stehenden Fußes zum Feuer der Inquisition gezerrt werden würde. Doch er hatte sich gründlich geirrt. Zunächst bat man ihn höflich, das Gelände des Klubs zu verlassen. Als der Oberst nicht verstehen wollte, holte man einen Milizionär. Der Diener der Ordnung sprach allerdings nicht französisch. Schließlich und endlich gelang es ihm aber trotzdem, dem „Intourist-Mann" im Wladimirsker Dialekt klarzumachen, wie er zum Stadtzentrum gelangen könne ... Die „Heldentat" war unserem Oberst also danebengegangen. Etwas Größeres wollte er nicht riskieren – die Zeit seiner Rückkehr nach Belgien kam heran.

Die amerikanischen Diplomaten liebten, wie ich feststellen konnte, die Engländer nicht besonders. Vor allen Dingen jene unter ihnen, die sich aktiv mit der Spionagetätigkeit in der Sowjetunion beschäftigten und dadurch enge Kontakte zu meinem Chef hatten. Das waren der Militärattaché der USA Fitzgerald, der Militärattaché für Seestreitkräfte Grkovic, der Militärattaché für Luftstreitkräfte Nikolas, der Vertreter des Militärattachés Lever... Ich vermute, daß ihre Freundschaft mit Kolpert natürlich nicht rein platonischer Natur war. Es ist bekannt, daß die amerikanische Aufklärung über einen speziellen Fond verfügt, aus dem die „Dienste" derjenigen bestritten werden, die Informationen über die UdSSR sammeln: Militärattachés und Diplomaten einiger Länder, die die Möglichkeit haben, jene Gebiete der Sowjetunion zu bereisen, in welche die Amerikaner nur schwer gelangen können. Kolpert war einer von denjenigen, die recht oft diese zusätzliche Geldquelle in Anspruch nahmen.
Im letzten Monat seines Aufenthalts in Moskau verlor Oberst Kolpert ganz und gar den Kopf. Die ganze Zeit über beteuerte er mir, daß er unbedingt das Objekt einer „Provokation" von seiten der Russen sei. Offensichtlich aus diesem Grund lud er keinen der sowjetischen Mitarbeiter des Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten zu seinem Abschiedscocktail ein, was gewöhnlich die anderen Diplomaten immer tun.

Ein Spion ohne Vorsätze

Kolperts Nachfolger war Oberst Gode. Anfangs hatte es den Anschein, als wolle mein neuer Chef seine Arbeit in einer anderen Art und Weise führen. „Ich bin nicht hierher gekommen, um Cowboy oder Spion zu spielen", sagte er mir bei seinem ersten Gespräch. „Das wichtigste, was wir jetzt zu tun haben, ist, die Fehler, die Kolpert gemacht hat, zu berichtigen und die Schweinerei wieder vergessen machen, die er begangen hat, als er die Russen nicht zu seinem Abschied einlud. Sie werden mir dabei helfen, van Engeland."
Den Cocktail haben wir veranstaltet. Damit waren aber auch die guten Vorsätze meines Chefs zur Entwicklung freundschaftlicher Beziehungen zu den sowjetischen Kollegen erschöpft. In seinen Sympathien gab er den Engländern den Vorzug. Besonders deren Aktivität bei der Sammlung wisenschaftlich-technischer Informationen begeisterte ihn.
„Wissen Sie, wie viele Leute sich bei den Engländern mit dieser Sache beschäftigen? Nein?" fragte er mich. „Außer den militärischen Aufklärern noch eine ganze Abteilung der Botschaft."

Unter den Freunden Godes, mit denen er besonders enge Beziehungen unterhielt, befanden sich so aktiv arbeitende englische Militärspione wie der Militärattaché Großbritanniens Charles Harper, der Attaché für Luftstreitkräfte Roy Dutton, sein Vertreter Stanley Williams und einige andere. Gode war zu faul oder feige, vielleicht auch beides zusammen, um sich aktiv mit der Aufklärung zu befassen. Meiner Erinnerung nach hat er nur eine Reise zusammen mit Amerikanern unternommen – nach Archangelsk: Man hatte ihm aufgetragen, ein Maximum an Informationen über Eisenbahneinrichtungen zusammenzutragen. Er schrieb aber, zurückgekehrt, alle Angaben aus Nachschlagewerken und alten Berichten Kolperts ab, die in den Akten noch enthalten waren. Da er sein Gehalt aber doch irgendwie rechtfertigen mußte, dachte er sich allerhand Unwahrheiten aus.

Die Wende

Die Wandlung in meiner Arbeit kam nicht mit einem Male und nicht deshalb, weil Kolpert ein Menschenhasser und Gode ein Jesuit war. Arbeit ist Arbeit. Ich arbeitete auch. Wie kam es also zur Wende?
Mit jedem Jahre gefielen mir die sowjetischen Menschen mehr, ihre Ideale wurden mir verständlicher und standen mir näher. Niemals während meines Aufenthalts in diesem Lande hörte ich Äußerungen des Hasses oder der Feindseligkeit gegenüber einem anderen Volke. Hier schauten alle – vom Kleinsten bis zum Größten – nach vorn, in die Zukunft. Mit Wehmut erfüllte mich der Gedanke, daß ich bald nach Belgien zurückkehren mußte.

Natürlich schwankte ich, war unentschlossen, bevor ich die endgültige Wahl getroffen hatte. Doch mir kamen die Amerikaner zu Hilfe. Einer meiner Kollegen übergab mir eine Kopie von Auszügen von einem absolut geheimen Nachschlagewerk. Er meinte, es entspräche „meinem Profil". Es war der operative amerikanische „Plan 10-1", zusammengestellt vom Pentagon für den Fall, daß es den bewaffneten Kräften der NATO in Europa im „künftigen Krieg" nötig erscheinen sollte, auf unserem Kontinent den Diversionskampf unter Anwendung von atomaren, biologischen und chemischen Waffen zu führen.
Diesen Plan kannten damals nicht einmal die nächsten Verbündeten der NATO und der USA. Es handelte sich um ein absolut menschenverachtendes Dokument, das die Strategie „der verbrannten Erde" vorsah. Der Oberkommandierende der NATO-Streitkräfte in Europa, ein Amerikaner, übergibt jährlich seine „Wunschliste" betreffs der Objekte für eine Vernichtung durch Atomwaffen an den Stab der amerikanischen strategischen Luftwaffe in Omaha im USA-Staat Nebraska. Dort wird der Plan der „Eindeckung der Objekte" mit Hilfe verschiedener Transportmittel für atomare Waffen bis zum Ziel ausgearbeitet. Ein Resultat dieser Ausarbeitungen war auch das Nachschlagewerk für die amerikanischen Luftstreitkräfte in Europa: „Erforderliche atomare Kapazitäten". In der Aufzählung der Angriffsziele für einen Atomanschlag tauchte unter anderem die Stadt Kiel auf. Die Angriffsobjekte wurden nach der bestmöglichen Vernichtungsart klassifiziert – Explosion auf der Erde oder Explosion in der Luft. Eine besondere Tabelle enthielt die nötige Explosionsnähe für Bomben einer Stärke von 2,5 Kilotonnen bis 1,4 Megatonnen. Letztere ist siebenmal gewaltiger als die Bombe, die auf Hiroshima fiel.

Ich war nicht in Hiroshima, ich hatte auch nicht die Möglichkeit, den amerikanischen Piloten kennenzulernen, der den Auslösemechanismus für die Bombe bediente, doch ich habe einen Film über das Ende der japanischen Stadt gesehen. Für den Frieden kämpfen kann man nur durch die Tat, gute Wünsche allein sind zwecklos. Die Partisanen, jene Russen mit der MPi auf der Brust, die ich einst im Wald getroffen hatte, waren auf belgischer Erde gefallen. Sie kämpften für den Frieden.
Mein Entschluß stand fest.

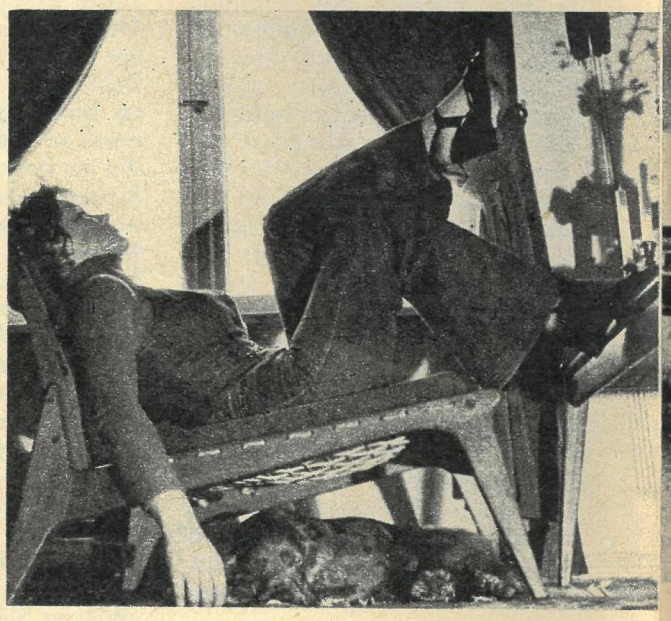
Als mein Nachfolger angekommen war, bereitete ich mich auf die Rückkehr nach Belgien vor. Die Dienstwohnung überließ ich meinem neuen Kollegen und siedelte ins Hotel „Budapest" über.

Abschied am Telefon

Einen Tag vor der geplanten Abreise ordnete ich meine Tagebücher, Aufzeichnungen, Papiere und begab mich in mein Hotel. Dort schrieb ich einen Brief an den Bevollmächtigten Botschafter, in dem ich meinen Entschluß erklärte. Als ich diesen Brief beendet hatte, fuhr ich mit einem Taxi zur belgischen Botschaft. Dort warf ich mein Schreiben in den Briefkasten und kehrte zu Fuß durch die nächtlichen Straßen Moskaus zum Hotel zurück. Es schien, als hätte die Hauptstadt sich verändert. Wahrscheinlich kam es mir so vor, weil ich begonnen hatte, die Häuser, Straßen, Plätze und Menschen mit anderen Augen zu sehen. Sollte Moskau doch von nun an für immer meine Heimatstadt werden ...
Am nächsten Morgen läutete das Telefon. Ich nahm den Hörer ab und vernahm die Stimme unserer Dolmetscherin.
„Hallo, Herr van Engeland?"
„Ja, ich höre Sie."
„Der Oberst ist in Sorge, warum Sie bis jetzt noch nicht zur Arbeit erschienen sind. Sind Sie vielleicht krank?"
„Nein, ich bin vollkommen gesund, und der Oberst weiß das sehr genau. Übermitteln Sie ihm, daß ich in einem Brief unserem Bevollmächtigten Botschafter alles erläutert habe."
„Warten Sie, legen Sie noch nicht auf, der Oberst möchte noch mit Ihnen sprechen!"
Im Hörer schnarrte es, dann hörte ich die zornige Stimme Godes: „Deinen verdammten Brief habe ich gelesen! Du machst eine Dummheit! Überdenke es dir noch einmal, denn ..."
„Warum? Alles ist beschlossen. Adieu, Herr Oberst!"

Ende

Foto: ZB. Gekürzt aus „Nedelja"



Wenn uns Gott mit seiner Allmächtigkeit
Ins Paradies expediert ohne Groll,
was mach ich mit der irdischen Habseligkeit,
sagt er: Wähle, was mitgehen soll!

Ich brauch im Paradies keine Schwermütige,
die folgsam in meiner Spur strebt,
ich nähm ins Paradies eine Heißblütige,
die auf sündiger Erde gelebt,

eine Stachlige, Launische, Komplizierte,
die mein ist, wenn sie sich oft auch verirrt!
Eine, die irdisch uns arg strapazierte,
mit der's im Paradies nicht langweilig wird.

Wahrscheinlich zieht kaum wer ins Paradies ein
mit solchen teuflischen Fraun.
Die Gerechten werden fasziniert sein,
sich heimlich die Augen ausschaun.

Ich nähm ins Paradies Entfernungen mit,
daß mich Trennungsschmerzen noch packen,
daß Erinnrung mir bleibt, wie ich litt,
zwei Arme im Abschied um meinen Nacken.

Ich nähm ins Paradies auch alle Gefahren,
damit du verläßlicher wartest auf mich,
damit deine blauen Blicke, die klaren,
zu Haus nicht ein Feigling empfängt statt ich.

Ich nähm ins Paradies einen treuen Freund,
Gefährte bei feuchten Gelagen,
und für elende Stunden auch einen Feind,
auf irdische Art mich zu schlagen.

Konstantin Simonow

Ins Paradies und zurück...

Deutsch von Helmut Preißler

Auf Liebe nicht, noch auf Wehmut, auf Leid,
auch auf die Kursker Nachtigall nicht
und nicht auf die kleinste Kleinigkeit
leiste ich Verzicht.

Selbst der Tod müßte mit, wenn möglich,
nichts gäb es, was ich auf Erden ließ,
alles, was uns Irdischen täglich
beschieden, nähm ich ins Paradies.

Und wegen der irdischen Habgier erstaunt
mich verwünschend mit großer Gebärde,
stieße Gott mich dann sicherlich mißgelaunt
wieder zurück auf die Erde.

Wir entnahmen das Gedicht dem Band:
Wie lang vergessene Träume. Gedichte.
Verlag Volk und Welt, Berlin

Die Berliner Schauspielerin Angelika Waller fotografierte Jo Gerbeth und Werner Schulze (1)

Dsiga Wertow:

Mit diesem Filmessay reflektieren Fred Gehler und Ullrich Kasten das Werk einer der faszinierendsten Persönlichkeiten des sowjetischen Revolutionsfilms. Dsiga Wertows Dokumentarfilme zählen samt und sonders zu den Stil und Haltungen prägenden Vertretern ihres Genres.

Dsiga Wertows Dokumentarfilmkunst wird von den beiden Autoren zur „Kunst der kühnen Gärtner" gezählt, zu einer Kunst des Veränderns und der Veränderung. Das Fernsehen der DDR sendet den Film am 6. 6. 20.00 Uhr im II. Programm.

Dsiga Wertow

„Es lebe das Leben, wie es ist!"

Denis Arkadjewitsch Kaufman, der sich später Dsiga Wertow nannte, begann als Autor phantastischer Novellen und avantgardistischer Gedichte. Die Kaufmann-Brüder aus Byalistok sind alle in die Filmgeschichte eingegangen. Michail Kaufman wird Wertows Kameramann, er ist der „Mann mit der Kamera". Der Jüngste, Boris, war u. a. der Kameramann von Jean Vigo. Unmittelbar nach der Oktoberrevolution verschreibt er sich der Filmchronik. Ab 1922 gibt er der Welt erste revolutionäre Wochenschau heraus, die „Kinoprawda". Parallel dazu geht eine umfangreiche theoretische Selbstverständigung, das Manifestieren der durch die tägliche Praxis gewonnenen Auffassungen. Wertow lehnt darin den Spielfilm prinzipiell ab („Nieder mit den bürgerlichen Märchen-Szenarien! Es lebe das Leben, wie es ist!") Jede Inszenierung und Realitätsfiktion müsse durch das Dokument ersetzt werden. Das Leben sei darzustellen, „so wie es ist". Dabei müsse es überrumpelt werden. Als Mittel dazu diene die Filmkamera, das „Filmauge". Ekstatisch pries Wertow die universelle Potenz des „Filmauges" in der von Majakowski herausgegebenen Zeitschrift LEF, Nr. 3/1923. Das Manifest „Kinoki — Umsturz" enthält die kühne Sicht auf die Welt: „Ich bin das Filmauge. Ich bin ein mechanisches Auge. Ich, eine Maschine, zeige Euch eine Welt, wie nur ich sie sehen kann! Von heute ab befreie ich mich für immer von der menschlichen Unbeweglichkeit. Ich bin in ununterbrochener Bewegung. Ich nähere mich und entferne mich von den Gegenständen, ich krieche unter sie, ich klettere auf sie, ich bin gleichauf mit dem Kopf des galoppierenden Pferdes, ich rase mit vollem Gang in die Menge, ich renne vor laufenden Soldaten her, ich werfe mich auf den Rücken, ich erhebe mich zusammen mit den Flugzeugen, ich falle und fliege zusammen mit fallenden und auffliegenden Körpern ... Mein Weg führt zur Erschaffung einer frischen Wahrnehmung der Welt. So entziffere ich in einer neuen Weise die noch unbekannte Welt."

Erster komplexer Ausdruck dieser Theorie ist der 1924 entstandene Film „Kinoglas". Er läßt Ilja Ehrenburg diese Gedanken formulieren: „Die Arbeiten Wertows ... sind eine Laboranalyse der Welt — kompliziert, quälend."

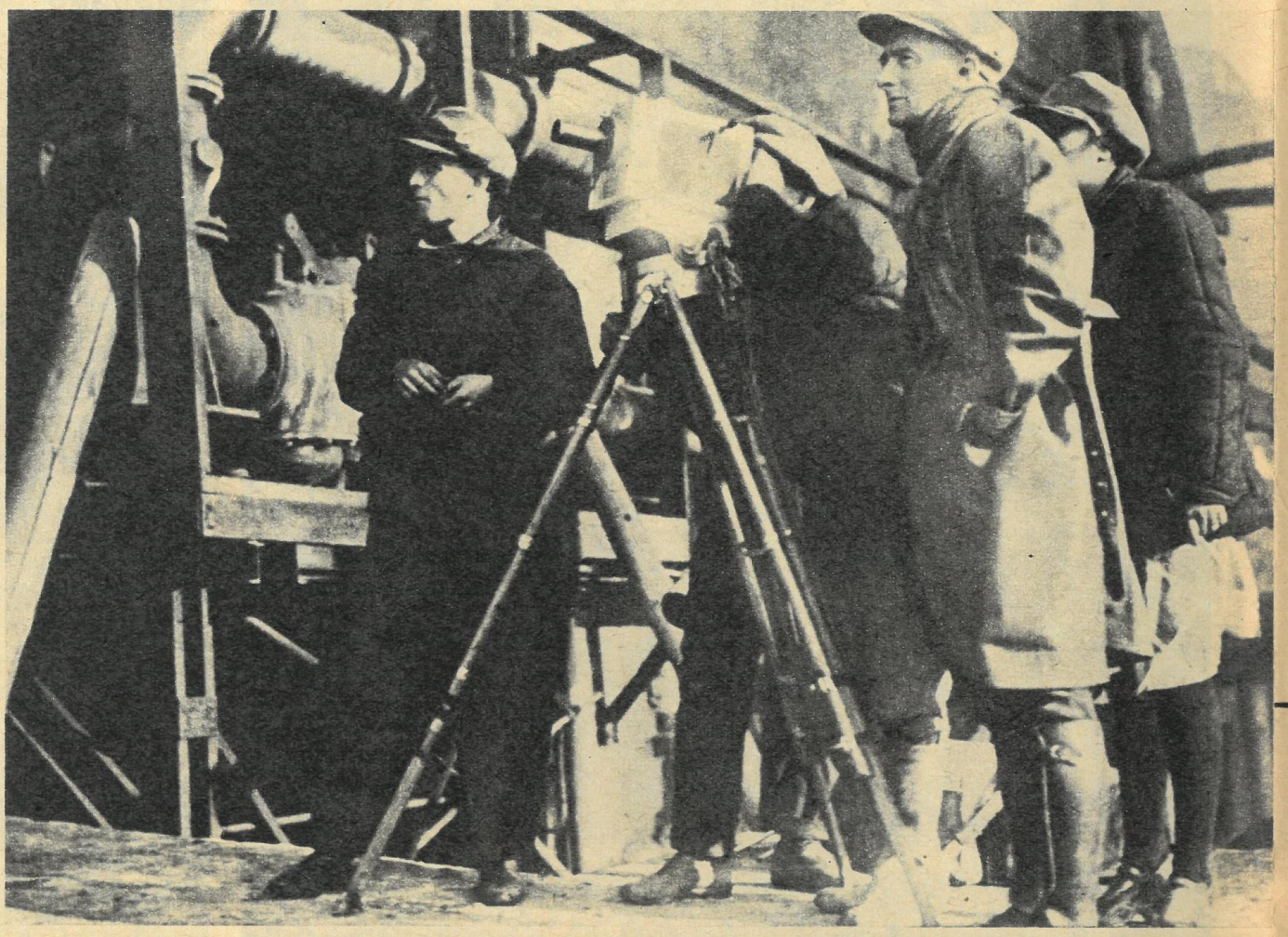
Als Wertow durch die Luft flog

„Was war Dsiga Wertow für ein Mensch?" hatte ich im Mai 1975 die Lebensgefährtin Wertows, die inzwischen verstorbene Elisaweta Wertowa-Swilowa gefragt. Und sie antwortete mit der Geschichte eines Fotos, das Wertow zeigt, wie er durch die Luft fliegt:

„Das war so: Eines Tages, das war 1922, kamen die Mädchen meiner Abteilung ganz aufgeregt zu mir und riefen: Kommen Sie schnell! Der Regisseur, mit dem Sie zusammenarbeiten, will aus dem Fenster springen! An einem Fenster im zweiten Stock stand Wertow und war dabei, hinauszuspringen. Unten standen die Kameraleute. Und da sprang er auch schon hinaus. Alles verlief gut. Ich fragte ihn später, weshalb er dies tat.

Ich wollte nur den Menschen die Wahrheit zeigen, sagte Wertow. Meinen Gesichtsausdruck, als ich den Entschluß faßte zu springen: meine Angst und meine Gefühle während des Sprungs, wie sie sich auf meinem Gesicht widerspiegelten; und dann die Erleichterung, Freude und Genugtuung darüber, daß schließlich alles gut verlaufen war. In dieser Episode haben Sie den ganzen Wertow."

Wertow (r.) bei Aufnahmen zu „Donbass" (1929)



Ich-das Filmauge

Für „Freie Welt“ skizziert Fred Gehler einige Aspekte der Persönlichkeit Dsiga Wertows.

Der Regisseur und seine Mitarbeiter

Er belauert und belauscht das Leben, er überrumpelt es.

„Der Mann mit der Kamera“ provozierte widersprüchliche Urteile. Er ist zweifellos einer der meist verkanntesten und sehr oft mißverstandenen Filme. Das Wesenselement dieses Experiments ist für uns heute die beeindruckende Einheit der experimentellen Suche nach neuen filmischen Ausdrucksformen mit der durch sie abzubildenden neuen Wirklichkeit. Er ist zugleich gültigster Ausdruck der Selbstdefinition seines Autors:

„Ich bin ein Filmdichter. Ich schreibe nicht auf Papier, sondern auf Zelluloid.“

Karikatur aus dem Jahr 1929, die besagt, daß Filme, wie Wertow sie drehte, dem Verleih nicht genehm waren.

Ein Film über die filmische Sprache

Nach Arbeiten wie „Vorwärts, Sowjet“ und „Ein Sechstel der Erde“ macht Wertow in „Der Mann mit der Kamera“ (1929) das Filmauge selbst zum Helden seines Films. „In unserem Mitschurinschen Garten bauen wir verschiedene Früchte, verschiedene Filme an. Warum sollten wir keinen Film über die filmische Sprache machen, einen Film ohne Worte, einen internationalen Film, der keine Übersetzung braucht? Und warum sollten wir mit dieser Sprache nicht zu zeigen versuchen, wie sich ein lebendiger Mensch verhält, wie der Mann mit der Filmkamera in verschiedenen Situationen reagiert... In seiner Zeit war dieser Film von absoluter Notwendigkeit.“ Wertow ging es darum, dem Zuschauer die Grammatik der filmischen Ausdrucksmittel zum Bewußtsein zu bringen. Der Film betont so auch immer wieder die Beziehung Film—Zuschauer. Etwa, wenn er einen sich langsam füllenden Filmsaal zeigt. Später folgen Details aus dem Entstehungsprozeß eines Filmes.

Doch im Zentrum des Films steht der Mann mit der Kamera, der in alle Bereiche des menschlichen Lebens einzudringen vermag. Er fängt den Rhythmus einer Stadt ein, ist Zeuge von Freud und Leid. Er filmt den Tod, er beobachtet eine Geburt.

Plakat zur „Kinoprawda“ über Lenin

Aus Dsiga Wertows Tagebüchern:

1924

Alle Menschen sind mehr oder minder Dichter, Maler, Musiker. Oder sie sind ganz und gar keine Dichter, keine Maler, keine Musiker.

★

17. November 1931

Begegnung mit Charlie Chaplin. Springt umher während der Vorführung. Ruft allerlei aus. Hat viel zum Film gesagt. Überreichte durch Montagu einen Brief — seine Meinung zu ‚Enthusiasmus‘: „Ich habe mir niemals vorstellen können, daß man industrielle Geräusche so organisieren und so herrlich gestalten kann. Ich halte ‚Enthusiasmus‘ für eine der erregendsten Sinfonien, die ich je gehört habe. Mister Dsiga Wertow ist ein Musiker. Die Professoren sollten von ihm lernen, nicht aber mit ihm streiten.“

★

22. März 1941

... Freude an der Wahrheit und nicht an der Scheinwahrheit. Freude daran, durch die Schminke hindurchzuschauen, das Spiel zu durchschauen, die Rolle, die Maske ... Freude ... am Lesen von Gedanken und nicht von Worten ...

Arkadi und Georgi Wainer

Rennen an der Tod

Gekürzte Fassung
Aus dem Russischen
von Ingeborg
und Oleg Kolinko
Alle Rechte bei
Verlag Volk und Welt

22

Um die Mittagszeit rief ich von einer Telefonzelle aus Schaparow an.
„Wartest du immer noch?" fragte er mitfühlend.
„Ja", erwiderte ich mürrisch.
„Saweljew hat hier alle Register gezogen."
„Wieso?"
„Er hat Batons Höhle gefunden."
„Wie denn?" fragte ich erstaunt.

„Wir haben Antwort aus der Strafkolonie gekriegt. Sie haben uns die Koordinaten einer Dame mitgeteilt, mit der er sich geschrieben hat. Na, und Saweljew ist natürlich gleich hin . . ."
„Und?"
„Nichts. Ist nicht da, obwohl die Frau aussagt, er habe die ganzen Tage bei ihr gewohnt. Ein paar Leute von uns liegen dort auf der Lauer."
„Soll ich zurückkommen?"
„Wozu? Du schaff lieber Klarheit mit diesem Managadse und bring die Sachen zurück. Mit Baton werden wir auch ohne dich fertig."
Und wieder schlichen die Minuten, Stunden. Es wurde dunkel. Dann schallte es aus dem Lautsprecher. „In vierzig Minuten steht die Maschine Flug-Nummer 505 Moskau—Tbilissi für die Passagiere bereit . . ."
Ich beschloß, noch einmal in den Imbißraum zu gehen.

24. Kapitel
Baton

Ein endloser Tag. In einem Geschäft kaufte ich mir eine grundhäßliche graue Mütze, zog sie über die Augen und schlug den Kragen hoch. Trotzdem schien mir, als sähen mich alle an und versuchten, in dem schmuddligen Lulatsch mit der unrasierten, aufgedunsenen Visage den grinsenden Snob im weißen Anzug zu erkennen.
Ich redete mir immerzu ein, daß das ja Blödsinn sei, daß bestimmt keiner auf mich achtete und mich nur zufällig einer bemerken könnte. Aber die würgende Angst stand mir schon bis zum Halse.
Gedränge auf dem Flugplatz. Eine Schlange am Flugkartenschalter. Repnins Ausweis in der zitternden, schmutzigen Hand, bleischwer die Pistole in der Tasche.
Ich war mit dem Taxi nach Domodedowo rausgefahren. Unterwegs überlegte ich mir, daß ich nichts weiter besaß als das bißchen Geld und die Pistole. Ich hatte also nichts zu verlieren. Als der Taxifahrer vor dem Flugplatzgebäude hielt, wußte ich immer noch nicht, was ich tun sollte. Ist das ein Gedränge. Es gibt noch keine Starterlaubnis. Ich werd nach unten in den Imbißraum gehen und mich dort in eine Ecke verkriechen . . . Ich setzte mich zu den beiden Puppen in Kriegsbemalung. Wasserstoffsuperoxydgefärbte Flittchen. Besser, wenn ich mit ihnen zusammensaß. Als einzelner erweckt man mehr Aufsehen.
„Na, Ihr Miezen, trinken wir 'n hübschen Kognak zusammen? Es geht ja doch noch nicht los."
„Oh, Sie sind ja ein Kavalier . . ."
Was die bloß andauernd zu tuscheln und zu kichern hatten, die dummen Gänse. Im Handumdrehen waren zwei Flaschen Kognak alle. Der Alkohol berauschte mich nicht, sondern dämpfte nur den kalten, brennenden Haß auf die ganze verfluchte Welt, auf diese angemalten Gänse, auf den ganzen Pöbel mit seinen Säcken und Koffern, auf Tichonow. Eine Stimme grölte undeutlich im Lautsprecher, ich hob den Kopf und — sah Tichonow.
Ich begriff noch nicht, der Verstand setzte erst später ein. Nur das Herz schrie, daß der verdammte Spürhund mir wieder in die Quere gekommen war . . .

25. Kapitel
Inspektor Tichonow

Während ich den faden Kaffee trank und langsam, ohne Appetit, ein belegtes Brot kaute, dachte ich träge darüber nach, wie sehr der Mann in der Ecke mit den beiden angemalten Mädchen Baton ähnelte. Das dauerte eine ganze Weile, bis mir klar wurde, daß er ihm nicht ähnelte, sondern es selber war. Ich merkte es, als er den Kopf hob und sich unsere Blicke trafen. Sekundenlang sahen wir uns schweigend an. Dann erhob sich Baton, klopfte auf seine Hosentasche, überflog die ringsum sitzenden Menschen mit einem Blick und entblößte die Zähne zu einem schiefen, raubtierhaften Grinsen.
Ich befand mich in einer aussichtslosen Lage. Wenn ich versuchte, ihn festzunehmen, würde er eine Schießerei eröffnen. Baton schritt durch die nichtsahnende Menschenmenge dem Ausgang zu. Ich stand auf und folgte ihm. Er sah sich ständig nach mir um. Die Hand hatte er schon in der Tasche. Ich durfte ihn nicht entwischen lassen. Während ich ihm folgte, kaute ich das Brot zu Ende, als gäbe es jetzt nichts Wichtigeres zu tun.
Baton durchquerte eilig die Vorhalle. Bis zur Drehtür waren es noch zwanzig Schritt. Ich rannte los. Baton stürzte zur Tür. Ich sah, daß neben mir an der Glaswand eine Scheibe fehlte, sie war rausgenommen. Ich schob mich durch die Lücke. Regen peitschte mir ins Gesicht, grell leuchteten die Autoscheinwerfer vorm Eingang, der ganz nahe war. Ein Bus hielt, Baton geriet ins Gedränge der aussteigenden Fahrgäste und verlor mich aus dem Blickfeld. Ich rannte auf den Straßendamm, um den Bus von vorn zu umrunden und Baton in den Rücken zu fallen, aber er begriff sehr schnell, daß der Bus auch für ihn eine gute Deckung abgab. Als er hinter der Fahrerkabine hervorsprang, prallten wir aufeinander. Er kam nicht mehr dazu, die Pistole aus der Tasche zu ziehen, weil ich ihn mit beiden Armen umklammerte. In meinem Kopf hämmerte es: Wenn er die Hand aus der Tasche zieht, ist es aus mit mir . . .
Ich war nie ein besonders guter Ringer und beherrschte auch die Griffe schlecht, aber zum erstenmal in meinem Leben spürte ich, wenn es mir nicht gelang, Baton festzuhalten, würde ich Sekunden später tot sein. Baton war etwa zwanzig Kilo schwerer als ich. Er wehrte sich wie ein wildes Tier und schleifte mich über den Gehsteig wie einen Sack. Aber ich ließ nicht locker. Irgendwelche Leute, wahrscheinlich Fahrgäste aus dem Bus, schrien etwas, ein junger Taxifahrer versuchte, mich von Baton loszubekommen, ich schrie: „Weg, er hat 'ne Pistole!", und Baton keuchte geifernd, gleichsam als Bestätigung: „Ich knall euch alle ab, Arschbande verdammte!"
Die Leute begriffen nicht, was hier vorging, und standen verwirrt herum. Baton wand sich, stieß seinen Kopf in mein Gesicht, daß alles um mich her dröhnte, als würde aus Kanonen geschossen. Die Lampenlichter hüpften und tanzten auf dem nassen Asphalt, die kahlen Äste der Bäume über mir drehten sich in rasendem Wirbel. Ich spürte Blut über meine Wangen laufen. Mir wurde übel von seinem widerlichen Fleischgeruch. Auf einmal ließ der Schmerz im Gesicht nach, weil Baton sich an meiner Schulter festbiß. Ich merkte, wie er ein Stück Fleisch aus mir herausriß, ich hätte die Schmerzen sonst nicht ausgehalten, aber ich durfte ihn nicht loslassen, sonst hätten sie alle — die Gestrigen und die Morgigen — Maulwurf, Lagunow, Proschazuk, Belasch, Baton — mich umgebracht, wären sie stärker als ich gewesen. Ich ließ seinen rechten Arm nicht los. Ich hielt Baton in der Taille umklammert und preßte mein blutig geschlagenes Gesicht in sein Hemd. Jede Fiber des Gesichts tat mir weh. Er boxte mich mit Knien, hieb mir den linken Arm in die Herzgrube, in die Leber, konnte mich jedoch nicht dazu bringen, die Finger zu lösen. Ich spürte, daß ich bald das Bewußtsein verlieren würde. Obwohl ich seinen Arm noch festhielt, tanzte das stumpfsinnige Gesicht von Batons Großvater vor meinen Augen, und Lena sagte: „. . . um welchen Preis du gewinnst, ist dir egal, Stas", meine Mutter versuchte mir mit leuchtenden Augen klarzumachen, daß man sich sein Leben rechtzeitig einrichten müsse, und Schaparow sagte: „Zieh die Pistole nicht ohne Grund . . ."
Irgendwo in der Ferne knatterte etwas, wie aus einer Spielzeug-MPi. Baton kämpfte wie wild in meiner krampfhaften Umarmung. Ich begriff, daß sich eine motorisierte Streife näherte. Baton riß mich mit und heulte auf wie ein Wolf. Wir fielen auf den Asphalt und wälzten uns in dreckigen Pfützen, aber ich gab ihn nicht frei. Ich hob kurz den

Aus den Memoiren eines Jagdhundes

von Edgar Valter, Tallinn

3. Folge

eswand

Kopf, sah, daß das gelbe Motorrad schon ganz nahe war, sah sogar die Auspuffgase und den Schmutz, der unter den Rädern hervorspritzte. Ein Milizionär sprang aus dem Beiwagen und rannte auf uns zu. Aber da rammte Baton noch einmal seinen Kopf in mein Gesicht. Ich wankte zurück, Baton zog die Hand aus der Tasche und drückte aus unmittelbarer Nähe auf mich ab.
Ich hörte den Schuß nicht, aber etwas stieß schmerzhaft gegen die Brust. Der Himmel hüpfte wie ein Gummiball auf, und als letzten sah ich den Milizionär, der unter diesem unwirklichen Gummihimmel über mir schwebte.

26. Kapitel
Aljoscha Deduschkin

Als er die Arme sinken ließ, konnte ich auch nicht mehr. Einer hielt mich fest, ein anderer drehte mir die Pistole aus der Hand. Man legte mir Handschellen an, stieß mich, jemand schrie mit hoher, schriller Stimme, der Taxifahrer drohte mir mit Fäusten, ein Milizionär schob ihn zurück, die Menschen wogten hin und her, es regnete und regnete, und Stimmengewirr ringsum:
„Legt ihm den Kopf höher ..."
„Tretet auseinander, Bürger, er hat ja keine Luft zum Atmen."
„Ist die ‚Schnellhilfe' schon unterwegs?"
„Kann die denn noch was machen? Der ist doch schon tot."
„Mein Gott, und noch so jung!"
„Verdammter Gangster!"
„Was ist das bloß alles, liebe Leute ..."
Die Wortfetzen drangen nicht tiefer, weil ich nur auf den im Schmutz liegenden Tichonow starrte. Noch im Tode war seine Miene ärgerlich-erstaunt. Blut und Schmutz im Gesicht waren schon angetrocknet. Aber die Augen standen offen. Große Regentropfen rannen über sein Gesicht. Da erst wurde mir klar, daß ich — ich — ihn umgebracht hatte.
Mein Gott, was habe ich getan? Das ist nicht Tichonow, der da blutüberströmt, mit zerfetzten Sachen im Regen auf dem Asphalt liegt! Das ist mein eigenes Leben, das ich zertrampelt und zerfetzt habe.

27. Kapitel
Stanislaw Tichonow

Das grelle Licht einer Operationslampe. Schmerzen. Kälte. Ohnmacht. Alles schwebt und taumelt. Es existiert keine Zeit. Ich bin untergetaucht, habe den dünnen Film des Traums durchbrochen, so wie ein dressierter Tiger im Zirkus den brennenden Papierring durchreißt. Neben mir auf dem Stuhl sitzt meine Mutter. Unmittelbar nach der Operation wird Besuch nur zu Sterbenden gelassen. Also liege ich im Sterben. Ich habe keine Kraft, die Lippen zu bewegen. Eine Stimme irgendwo hinter mir raunt: „... Die alte Uhr in der Brusttasche ... Die Kugel ist abgeglitten ... einen halben Zentimeter ..."
Aber das ist ja gar nicht das Zimmer in der Wachstation, sondern das „Faß" — die Todeswand. Eine gewaltige Kraft preßt mich gegen das dröhnende Motorrad. Eine Spirale jagt mich auf dem knatternden Motorrad steil und immer höher hinauf zu den weißlodernden Jupiterlampen ... Lange, ein ganzes Jahr lang ist es hell. Dann wieder dunkel. Und nun flammt wieder grelles Licht auf. Ich erinnere mich an die raunende Stimme und frage: „Die Uhr?"
Meine Mutter hält mir die Hand hin, auf der ein glänzendes, zerrissenes, zerdrücktes Etwas liegt. Kein dunkles Zifferblatt und keine alten schwarzen Zeiger sind mehr zu erkennen ... Tränen laufen mir über die Wangen. Ich habe nicht die Kraft, meiner Mutter zu sagen, daß sie eine mir vererbte Zeitmaschine hält, die zerschmettert ist, um mir das Gefühl meiner Unsterblichkeit zu schenken — für immer.
Und wieder schweben kurze, leichte Träume vorüber. Ich öffne die Augen, im Zimmer ist es dämmrig. Eine Schwester sitzt neben mir und liest in einem Buch. Durch das Fenster weht ein schwacher Wind, es duftet nach Blättern und Regen. Das Mädchen blättert eine Seite um, legt das Buch bequemer zurecht. Ich sehe auf der Rückseite ein Bild: Ein Mönch steht am Rande des Himmelsgewölbes, hat den Kopf hinausgesteckt und betrachtet eine wunderbare, unbekannte Welt ...

Ende

DEWAG DRESDEN · Hoffmann

Schlank lebt sich's leichter!

Es fühlt sich wohl,
trotz seiner Massen.
Doch der Mensch...
Gesunde Ernährung und
viel Bewegung
verhindern Fettpolster
und mindern Übergewicht.
Sei klug, lebe gesund!

Deutsches Hygiene-Museum
in der DDR
801 Dresden, Lingnerplatz 1

Aus der Sowjetunion
im Berliner Tierpark zu Gast

Der goldene Flieger

BARTGEIER (33)

Zu den Vögeln, denen Reste gefallener Tiere als Nahrung dienen, gehört der stattliche Bartgeier. Über fast alle Gebirgszüge der Sowjetunion verbreitet, zeigt dieser Geier eine besonders spezialisierte Lebensweise. Nach seinem Aussehen wird er nicht selten als „Geieradler" bezeichnet, was auch in dem wissenschaftlichen Namen „Gypaetus" zum Ausdruck kommt. Der rote Augenring und der borstige „Bart" an der Schnabelwurzel machen den Ausdruck seines Gesichtes so markant, daß er selbst im dunklen Jugendgefieder nicht mit anderen Arten verwechselt werden kann.

Dieser „goldene Vogel" ist ein vortrefflicher Flieger, der in albatrosähnlichem Stil Bergkämme, Hänge und Schluchten abfliegt. Die Goldfarbe auf seinem von Natur grauweißen Gefieder stammt von eisenoxydhaltigen Ausblühungen, die sich in den Gebirgen seiner Heimatländer überall finden. In den Höhlungen, wo der Bartgeier brütet und nächtigt, ist das Mineral oft zentimeterdick abgelagert, durch den ständigen Kontakt erneuert sich die Färbung nach jeder Mauser.

Der spitzflügelige, keilschwänzige Segler bietet bei seinen Suchflügen einen herrlichen Anblick. Wenn er über Schneefelder und Gletscherausläufer dahinschwebt oder dicht über der Erde die braungrünen Matten überquert, eilt ihm sein Schattenbild voraus. Bartgeier sind Einzelgänger; den Mahlzeiten der Gänse- und Kuttengeier bleiben sie fern.

Die Bezeichnung „Knochenbrecher", mit der dieser seltsame Bergbewohner in vielen Sprachen belegt wird, deutet auf seine Spezialisierung. Selbst größere Knochen, die der Vogel durch den weiten Schlund hinunterwürgt, werden anstandslos verdaut. So ist der Bartgeier in der Lage, noch die Reste von Geiermahlzeiten zu nutzen. Ansonsten ernährt er sich von den Kadavern kleinerer Tiere, die er bei seinen „Luftpatrouillen" erspäht. Dazu gehören von Lawinen erfaßte oder in den Kammlagen erfrorene Zugvögel, auch Überbleibsel verunglückter Sporttauben fand man in seinem Horst.

Knochen, die der Bartgeier nicht bewältigen kann, läßt er aus 60 bis 100 m Höhe an Felsen zerschellen. Gut geeignete Örtlichkeiten sucht er für diesen Zweck immer wieder auf, so daß sich an solchen Stellen im Laufe von Jahrzehnten beachtliche Mengen Knochensplitter ansammeln. Auch Landschildkröten werden von ihm auf gleiche Weise in die Lüfte entführt. Den fallenden Objekten folgt der Vogel im Sturzflug zur Erde. Dort beginnt ein oft langwieriges Suchen nach freßbaren Objekten, die in Steinspalten verrollen oder zwischen der Bodenvegetation verborgen bleiben.

Wie schon erwähnt, horstet der Bartgeier in Felsengrotten, die er mit isolierendem Nistmaterial ausstattet. Ganze Lagen aus Wolle und Haaren, von den Almen aufgesammelt, geben Schutz vor den Unbilden des Bergfrühlings; denn schon im Januar oder Februar beginnt das Weibchen mit dem Brutgeschäft.

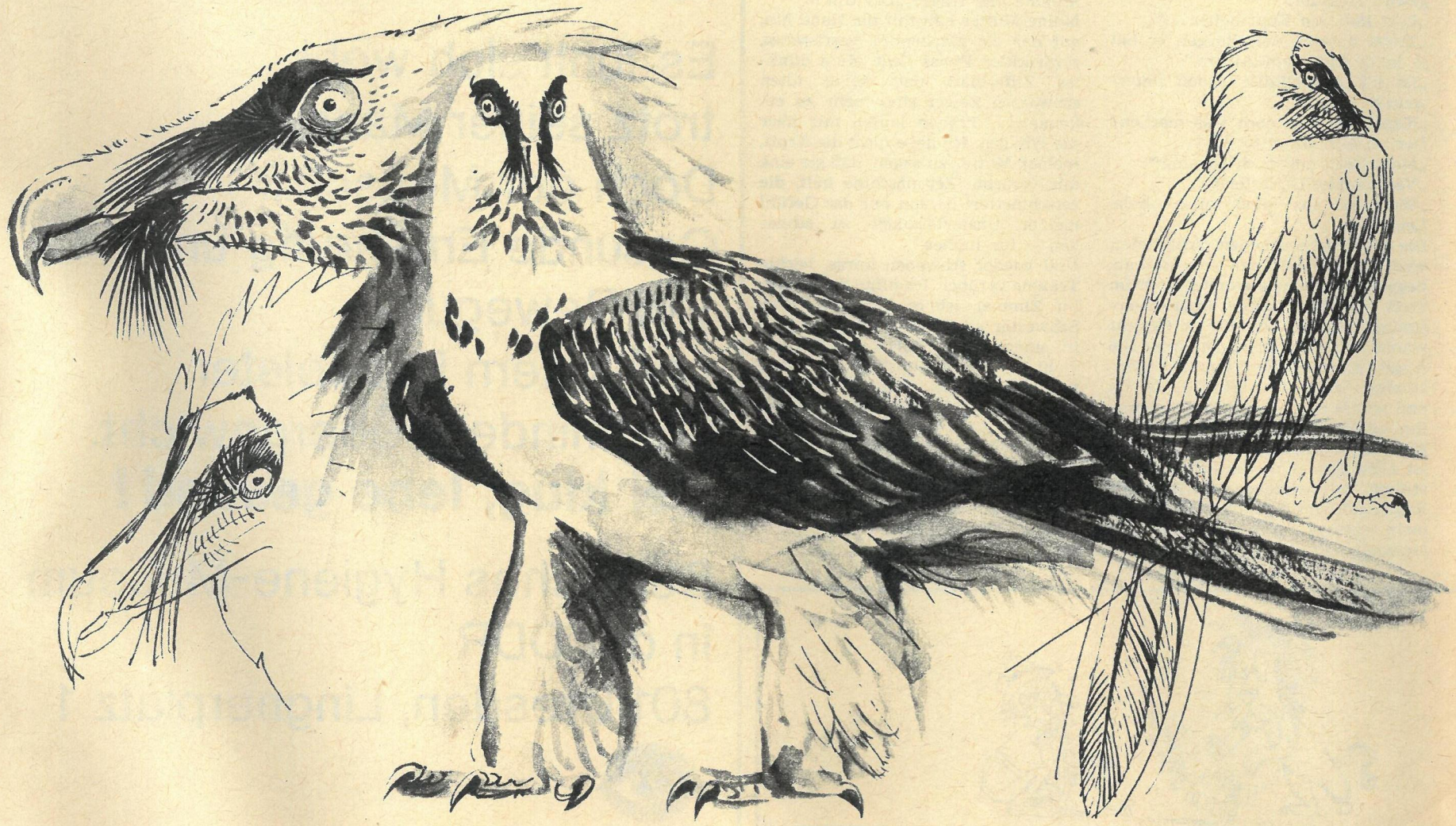
Die Eier des Bartgeiers gehören zu den schönsten der Vogelwelt. Es finden sich höchstens zwei der rotbraunen Eier in einem Gelege, wobei meist nur ein Jungvogel aufgezogen wird. Wenn beide Küken schlüpfen, kommt es vor, daß die Eltern das Jüngere töten. Beobachtungen im Zoologischen Garten Sofia bestätigten diese Angabe.

Die Bartgeier im Tierpark leben in einer Voliere am Bärenschaufenster (diese Vögel müssen paarweise allein gehalten werden; in großräumigen Volieren sind sie oft das Ziel von Attacken stärkerer Adler- oder Geierformen). Für ihre Nistgrotte bieten wir unseren Bartgeiern reichlich Schafwolle dar, die sie zerzupfen und in hohen Lagen aufschichten. Leider gab es bisher keine Nachzucht, obwohl nach unserer Ansicht in Berlin optimale Bedingungen gegeben sind. Auch die Aufnahme von Knochen haben wir ermöglicht, indem wir zum Beispiel ganze Kaninchen verfüttern. Selbst den Schädel schlingen die Bartgeier mit hinunter, Rippenknochen dagegen, wie sie in der Freiheit gern angenommen werden, sind bei uns weniger beliebt.

Daß sich durch Einlagerung von eisenoxydhaltigem Sand in das Gehege sogar die goldene Gefiederfarbe annähernd herbeiführen läßt, haben Experimente der letzten Jahre bewiesen. Neueste Nachrichten über Zuchterfolge im Alpenzoo Innsbruck lassen aufhorchen.

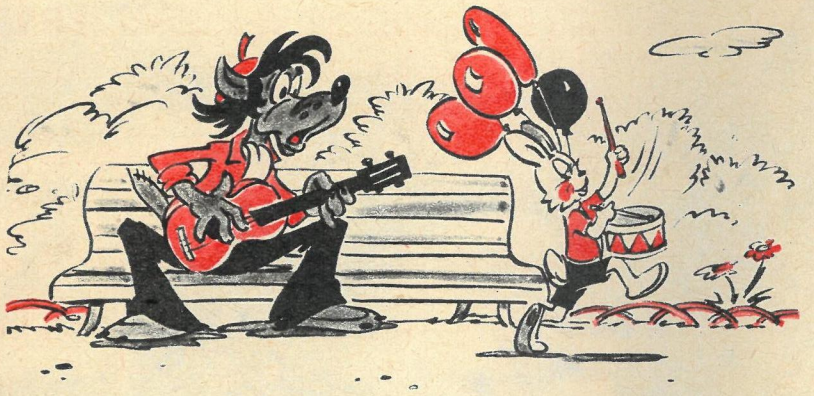
Agrar-Ing. W. Fischer

Foto: W. Budich — Zeichnung: R. Zieger

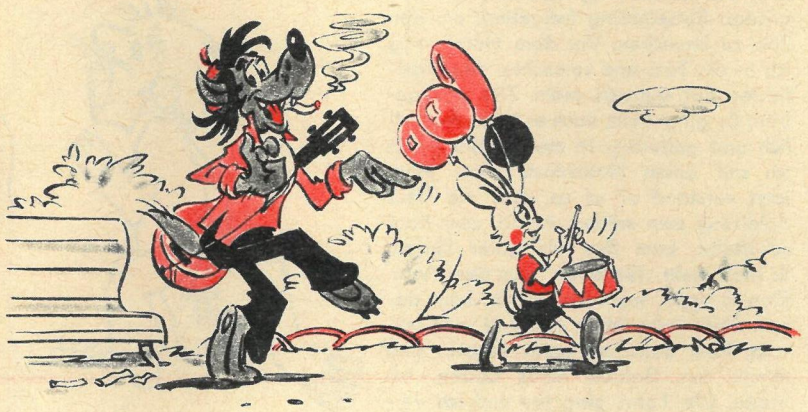


Bildgeschichten für Kinder – von S. Russakow und W. Kotjunuschkin. Texte von Helmuth H. Reich.

NA WARTE! 23»

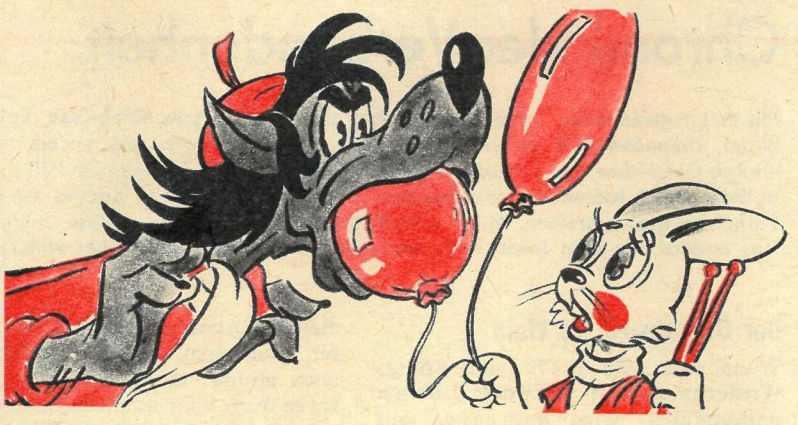


Frühlingsfest! Da wird gefeiert! Bin dabei – mit der Gitarre ...
Plötzlich höre ich ein Solo, doch das klingt mehr wie Gescharre ...



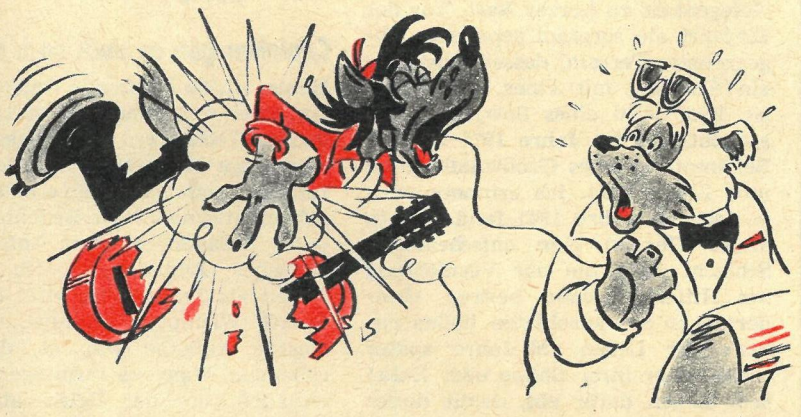
Luftballons! – und Hasenlöffel!!! Das wird doppeltes Vergnügen! ...
Denn in wenigen Sekunden werden tausend Fetzen fliegen ...

„Schlappohr, he, hörst du es knallen?! Ja, das sind die Böllerschüsse,
die Musik zu meiner Rache – ziehe daraus deine Schlüsse! ..."



„‚Wer sich aufbläst, der muß platzen!' – meine Zähne sind wie Klingen!
Oh, ich will dich stückchenweise erst zerfetzen, dann verschlingen ..."

He! mir ist, als ob ich schwebe, und ich spüre Druck im Magen ...
Sollte Schlappohr, der Halunke, jetzt sogar noch Scherze wagen?!



Oooooh, ich leide Höllenqualen, denn die Luft dehnt sich in Wärme ...
Krach! Knall! – nun wird mir leichter, doch mir schmerzt es im Gedärme.

Die Gitarre barst in Stücke – denn der Luftdruck hatte Stärke!
„Schlappohr, jaaaa, du kannst mir glauben, daß ich mir den Anschlag merke! ..."

„Nu pogodi!" – „Na warte!"

Schönstes Erlebnis – Friedensfahrt

Bald ist es zehn Jahre her, daß ich die XXI. Friedensfahrt 1968 gefahren bin. Bis zum heutigen Tage verfolge ich dieses große Sportfest per Radio oder Zeitungen. Vom aktiven Rennsport habe ich mich nach vielen Siegen zurückgezogen. Von den 500 Rennen, die ich gefahren bin, ist die Friedensfahrt mein schönstes Erlebnis gewesen. Ich hoffe, daß dieses Rennen noch lange erhalten bleibt und plane schon heute eine Reise zum Start der Friedensfahrt 1978.

Alfred Weishaupt, Zürich

Hier noch aktiv – Alfred Weishaupt, ehemaliger Friedensfahrtteilnehmer

Per TAXI zum Zoo

Ich war mit einer Reisegruppe in Moskau. An einem Tag ließ ich mir von unserer Reiseleitung freigeben, um den Zoo zu besuchen. Vor dem Hotel stieg ich in ein Taxi und versuchte, dem Taxifahrer auf deutsch mein Ziel anzugeben. Es ging nicht, doch er blieb freundlich und geduldig. In meiner Not malte ich auf einen Notizblock Tiere. Aber jetzt verstand er es so, daß die Tiere Spielzeug sein sollten. Als ich den Kopf schüttelte, kam ihm ein guter Einfall. Er hielt mein „Gemälde" aus dem Auto. Eine Gruppe, wohl Studenten, kam daher. Einer betrachtete das Bild aufmerksam, kam dann an mein Fenster und mimte das Gebrüll eines Löwen. Ich nickte. Die Fahrt ging los und ich verlebte schöne Stunden im Moskauer Zoo.

Brigitte Richter, Born

FÜR SIE

aus Moskau: Raissa Netschajewa

Meine Aufgabe ist es eigentlich, Ihnen zu erzählen, worüber die Leser in sowjetischen Zeitungen diskutieren, welche Probleme die Öffentlichkeit bewegen. Ein bißchen möchte ich heute davon abweichen, da auch kleine Leser oft große Sorgen haben. Ich habe mich umgesehen, um Ihnen antworten zu können:

Wo bleibt Burattino?

Ja, hier bin ich nun. Burattino, der Märchenheld aus „Das goldene Schlüsselchen" oder „Burattinos Abenteuer" (Bild oben). Einst hatte mich Papa Carlo aus einem Holzscheit geschnitzt, heute werde ich im Moskauer Werk für Plastspielzeug „Malysch" (Steppke) gemacht. Sehe ich mich in meinem „Geburtshaus" um, gibt es viele Maschinen zu sehen; denn ich und meine etwa hundert Konkurrenten (z. B. die Trickfilmhelden Krokodil Gena, Tscheburaschka, der Wolf und viele andere) machen viel Arbeit.

Einerseits freue ich mich, daß ich in den Geschäften nicht alt werde, andererseits ist es traurig, daß mich viele suchen, ich aber nicht zu haben bin. Ich will es gleich zugeben, daß ich neulich, als Kollegin Netschajewa in unserem Werk war, gelauscht habe. „Viele Spielzeugarten haben bereits das Gütezeichen erreicht. Schwierigkeiten mit dem Absatz der Produktion haben wir nicht", erzählte der Abteilungsleiter Jewgeni Persijanzew. „Unsere Erzeugnisse gehen in viele Städte der Sowjetunion und in den Export. Allein 25 000 Burattinos verlassen monatlich unser Werk", fügte er stolz hinzu. Klingt das nicht prima? – Liebe Leser, ich habe soviel Burattinos gesehen und glaube, alle, die ihn liebhaben, können ihn auch in nächster Zeit erwerben. Und hoffentlich kann unser Held bald die DDR kennenlernen. Ist doch der Papa Carlo von heute ein Automat.

Ihre

Netschajewa, Raissa

Redaktion: Heidi Mäder; Fotos: Privat, Jo Gerbeth; Vignette: Martin Kotsch

Die ersten Kapitel zu unserer

Chronik der Verbundenheit

Mit Ihnen gemeinsam, liebe Leser, wollen wir Erinnerungen, Erlebnisse, Episoden, Bilder, Urkunden und andere Dokumente zusammentragen, die unsere sechzigjährige Geschichte der deutsch-sowjetischen Freundschaft belegen und illustrieren. In Heft 21/77 haben wir Sie gebeten, Ihr ganz persönliches Kapitel zu diesem Vorhaben aufzuschreiben. Hier zwei Beispiele – das eine aus dem Jahre 1971, das andere aus dem Jahre 1952, beide ein Beweis uneigennütziger Hilfeleistung.

Der Gedenkstein im Wald

Wenn man die F 179 von Königs Wusterhausen in Richtung Lübben entlangfährt, wird man etwa auf halber Strecke nach längerem Durchqueren einer waldreichen Gegend kurz vor dem Städtchen Märkisch Buchholz auf einen Parkplatz hingewiesen. Ich nutze die sich bietende Gelegenheit zu kurzer Rast. Vor der Einfahrt ein sorgsam gepflegtes, abgegrenztes Terrain, dessen Blickfang ein Findling mit einer Schrifttafel ist. Hier wird eines Sowjetsoldaten gedacht, der im Jahre 1971 bei der Bekämpfung eines Großwaldbrandes ums Leben kam. Ich erinnere mich – noch im Jahre 1945 fand hier in dieser Gegend eine entscheidende Schlacht statt, die zur Vernichtung des Hitlerfaschismus beitrug. Hunderte von Sowjetsoldaten ließen damals ihr Leben. 26 Jahre später setzte einer ihrer Söhne oder Enkel sein Leben dafür ein, damit dieser Wald nicht von den Flammen verschlungen wird. Damals wie heute – sie schonten sich nicht... Meine Rast ist zu Ende. Ich fahre weiter, meinem Ausflugsziel entgegen. Später, auf dem Rückweg, halte ich noch einmal in Märkisch Buchholz, freue mich über eine schöne Blumenrabatte auf dem Marktplatz, denke an unsere Entwicklung seit 1945, an unser Leben in Frieden.

Text und Foto:
Armin Jähnigen (Elektriker), Berlin

Container gab es doch noch nicht!

Heute, im 60. Jahr des Roten Oktober, lösen wir gemeinsam mit sowjetischen Technikern und Ingenieuren schwierige Aufgaben. Trotzdem hat für mich noch immer eine kleine Begebenheit symbolische Bedeutung für unser Zusammenwirken. Anfang der fünfziger Jahre nahm ich meine Arbeit als Transportarbeiter bei der SDAG Wismut in Ronneburg auf. Unsere Aufgabe war es, die anrollenden Waggons termingemäß zu entladen, um der Reichsbahn den dringend benötigten Transportraum schnellstens wieder zu sichern. An Sonn- und Feiertage war da kaum zu denken, und die Entladetechnik

PREISFRAGE

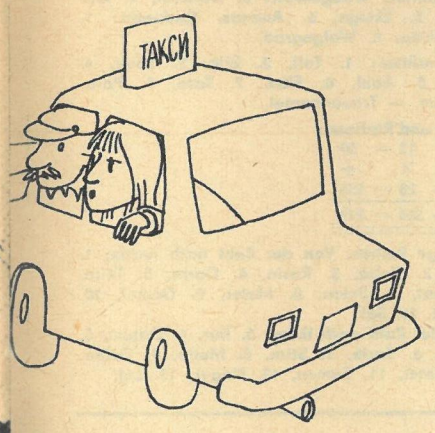
Heft 23/77

Wieviel Kilometer umfaßt das gesamte Schienennetz der sowjetischen Eisenbahn heute?

Die Lösung finden Sie in einem Beitrag dieses Heftes. 1 × 50,— M sind zu gewinnen! Das Los entscheidet unter Ausschluß des Rechtsweges. Auflösung Heft 27/1977.

Ihre Postkarte (mit ausgeschnittener Marke — siehe Schere — und Antwort) schicken Sie an: Redaktion FREIE WELT, 1056 Berlin, Postfach 91 (Briefe werden nicht gewertet). Einsendeschluß: 22. Juni 1977 (Poststempel). Auflösung Heft 19/1977: Jewgenija Gorochowskaja, Nikolai Ochotnikow, Gabriela Komlewa, Wadim Budarin. Wir gratulieren **Robert Thaut aus Dresden.**

Leser-forum



Wann kommt die nächste Sammelserie?

In der Ausgabe 27/1976 der FW haben Sie mit einer langfristigen Sammelserie über die Völkerschaften der UdSSR begonnen. Ich bin an dieser Serie sehr interessiert und möchte Sie daher bitten, mir mitzuteilen, wann und in welcher Ausgabe weitere Veröffentlichungen erfolgen werden.

Ulrich Lüddecke, Berlin

Wir beginnen im Monat September mit dem Abdruck über die nächste Völkerschaft der UdSSR. Auf 25 FREIE WELT-Seiten und mit großem Preisausschreiben werden wir unseren Lesern das Adygeische Autonome Gebiet vorstellen.

FW-Ratgeber

Heute: Reisen

Mit welchem verkehrstechnischen Zeitaufwand muß ich bei Flugreisen in die Sowjetunion rechnen?
Fritz Banzet, Eisenach

Lieber Herr Banzet!

Die touristischen Flugreisen führen zumeist über Moskau, manchmal mit einem Aufenthaltsprogramm, aber auch nur im Transit. Ein Teil der Touristen, der zur Krim reist, fliegt über Kiew; Leningrad und Minsk werden von Berlin aus direkt angeflogen. Innerhalb der UdSSR sind aber bei manchen Reisezielen wesentlich größere Entfernungen zwischen den einzelnen Aufenthaltsorten, und damit Zeitunterschiede zu berücksichtigen. Wie auch in der DDR üblich, beginnt die Abfertigung der Passagiere etwa zwei Stunden vor Abflug der Maschine. Nach der Landung ist dann mit einer Zeitspanne von anderthalb Stunden bis zur Erledigung aller Formalitäten zu rechnen. Die Fahrt vom Flugplatz bis in das Stadtzentrum nimmt in den meisten Fällen eine Stunde in Anspruch. In Moskau müssen für den Wechsel vom internationalen zum Inlandflughafen vier bis fünf Stunden veranschlagt werden. Somit ist je ein Tag für die An- und Abreise vorgesehen. Bei Mehr-Städte-Reisen trifft das in bestimmtem Maße bei jedem Wechsel des Reisezieles zu. Außerdem werden in einigen Fällen durch die Fluglinie Transitaufenthalte notwendig. Bei diesen Aufenthalten, die in der Regel zwei bis drei Stunden betragen, ist kein touristisches Programm möglich. Bei unumgänglich längerem Transitaufenthalt wird eine Stadtrundfahrt als kurzes touristisches Programm geboten.

Ihr Karl-Heinz Gummich

Wenn Sie zum Riza-See fahren, erfreuen Sie sich an den am Wege liegenden Wasserfällen — empfiehlt
Armin Kühne, Leipzig,

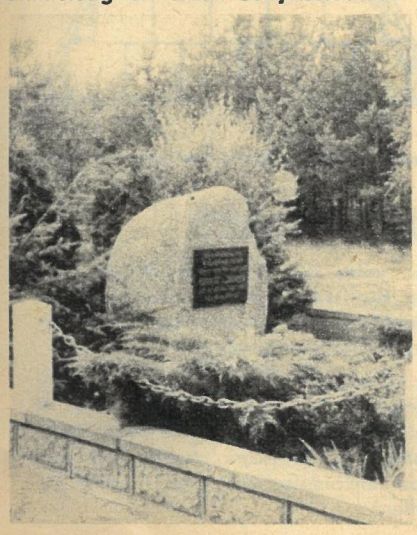
Liebe Leser!

Bitte schreiben Sie uns Ihre Fragen zu Touristenreisen in die Sowjetunion. Jeder 50. Einsender erhält eine Reisetasche oder einen Koffer, jeder 10. eine Prospektmappe.

von damals konnte sich mit der heutigen nicht messen... Am ersten Pfingstfeiertag 1952 war uns klar, daß wir den Termin trotz aller Rackerei unmöglich schaffen konnten. Doch wie aus dem Boden gewachsen stand plötzlich ein Zug sowjetischer Soldaten der in Gera stationierten Streitkräfte vor uns und packte tüchtig mit an, gemeinsam schafften wir es!

Harry Gentsch (Facharbeiter für Lager- und Umschlagprozesse), Gera-Zwötzen

Erinnerung an einen Sowjetsoldaten



Wer schreibt uns?

— Dana Berzinyte, 17 Jahre alt, 234456 Jurbarko raj., Girdziai, Lit. SSR. Interessiert sich für moderne Musik, Schauspieler- und Sängerfotos, Ansichtskarten

— Tün Tammet, 23 Jahre alt, Harju raj., Haabneete s-jsk, 203006 Estn. SSR. Hobbys: Kunst, Literatur und Hunde

— Galina Tschepenko, Ulan-Ude, ul. Frunse 5, Kw. 49, 670 000 Burjatische ASSR. Möchte Souvenirs austauschen

— Andrulevieriute Birute, 15 Jahre alt, Krasausischkes, Prienu raj, 234365 Lit. SSR. Sammelt Schauspielerfotos

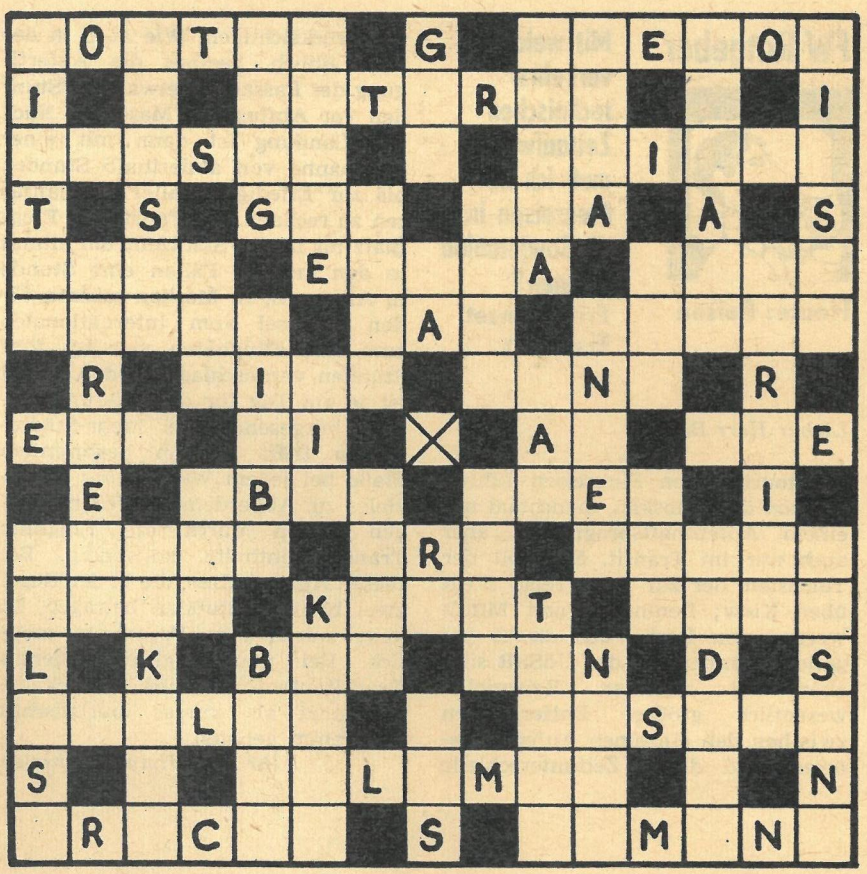
— Pjotr Tschurkin, 23 Jahre alt, 404130 Wolgogradskaja Obl., g. Wolshski, ul. Gaidara 11, Kw. 1, UdSSR. Hat Interesse an Philatelie und Musik.

Einige Zeitungen und Zeitschriften, die in der Sowjetunion erscheinen, kann man auch bei uns kaufen. Aber wieviele gibt es dort überhaupt?

Inge Hein, Görlitz

Zur Zeit erscheinen insgesamt 7985 Zeitungen mit einer Tagesauflage von über 168 Millionen Exemplaren und in 56 Sprachen der Völker der Sowjetunion.

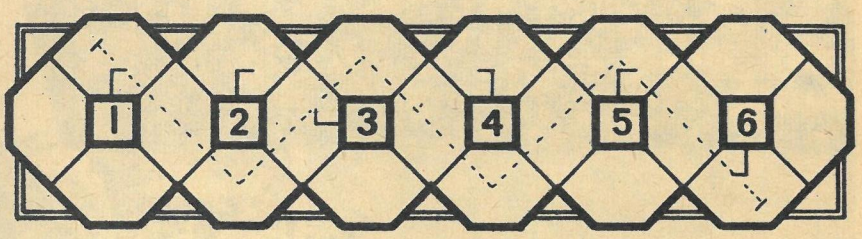
Leserfoto



KREUZGITTER

Wörter folgender Bedeutung – hier unabhängig von Richtung und Reihenfolge in der Figur aufgeführt – sind in die Felder einzutragen:

1. dichterisch: Adler, 2. altmod. Männername, 3. svw. Luft, auf Luft bezüglich, 4. Vorfahr, 5. Papageienart, 6. Nordkap auf Rügen, 7. Spielkarte, 8. Begriff beim Fußballspiel, 9. kleines Flüßchen, 10. Trinkstube, 11. Friedenspfeife der nordamerik. Indianer, 12. ein Küchenkraut, 13. svw. flach, glatt, 14. niederländ. Stadt, 15. Saugwurm, 16. lateinisch: das Ich, 17. Stadt im europ. Teil der Türkei, 18. landwirtsch. Gerät, 19. Heidekraut, 20. konzentrierte Lösung, 21. japan. Maler des 13. Jh., 22. Autoschuppen, 23. ein Meereskrebs, 24. Fenstervorhang, 25. Antilopenart, 26. Wurfspieß, 27. Meeresraubfisch, 28. Vorbild höchster Vollkommenheit, 29. Kaviar vom Stör, 30. internat. Gartenbauausstellung (Kurzw.), 31. Eiland, 32. im Auftrage (Abk.), 33. span. Mädchenname, 34. Stadt im Bezirk Dresden (Geburtsort Lessings), 35. Teil des Kaffee-Geschirrs, 36. Energie, Stärke, 37. Edelstein-Massemaß, 38. Beleuchtungskörper, 39. norweg. Schriftsteller (gest. 1908), 40. Augendeckel, 41. Stimmung, 42. chem. Zeichen für Lithium, 43. norweg. Polarforscher (gest. 1930), 44. kleine Rechnung, 45. törichter Mensch, 46. feiner Regen, 47. feierl. Gedicht, 48. See i. d. Karelischen ASSR, 49. Staat im Westen der USA, 50. russ. Männername, 51. Prachtgebäude, Schloß, 52. Bedrängnis; Belästigung, 53. chem. Zeichen für Radium, 54. Stadt im Bezirk Gera (südl. von Pößneck), 55. indischer Männername, 56. getrocknete Weinbeere, 57. poln. Ort nordwestl. von Gdynia, 58. landwirtschaftl. Gerät (Mz.), 59. Wortteil, 60. Gewebeart, 61. englisch: Zehn, 62. Fluß im Kaukasusvorland, 63. Lebewesen, 64. nationalbedingte Kleidung (Begriff der Kostümkunde), 65. Märchenoper von Lortzing, 66. sowj. Mittelgebirge, 67. Jahreszeit, 68. sowj. Raumschifftyp.



WABENLEISTE

Die Wörter beginnen im Feld mit dem Häkchen und verlaufen in angegebener Richtung:

1. Bezirk der DDR, 2. ungarischer Männername, 3. bedeut. deutscher Schriftsteller (gest. 1955), 4. griechisch: gegen, 5. Männername (Kosef.), 6. Satzteil.

Die Buchstaben in den gestrichelten Feldern – bei 1 beginnend – ergeben den Vor- und Familiennamen eines sowjetischen Kosmonauten.

BUCHSTABENTAUSCH

Jedem der folgenden Wörter ist an gleicher Stelle ein Buchstabe auszutauschen, so daß andere Begriffe entstehen:

Gabe – Feuer – Luft – Fest – Kinn – Dunst – Talg – Silben

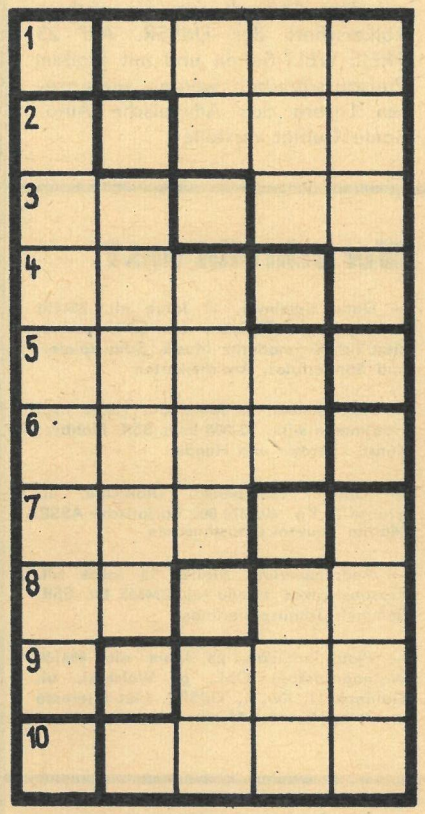
Die neu eingesetzten Buchstaben – nacheinander gelesen – ergeben die Bezeichnung für einen gemauerten Behälter zum Sammeln von Regenwasser.

FÜLLRÄTSEL

In die waagerechten Reihen der Figur sind Wörter folgender Bedeutung einzutragen:

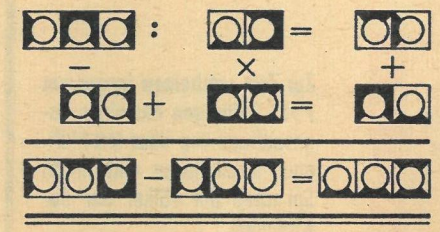
1. einsaitiges, lautenförmiges Streichinstrument der Balkanvölker, 2. Fluß im Kaukasusvorland, 3. Tiefland im sowj. Mittelasien, 4. Schneesturm im asiat. Teil der UdSSR, 5. Schachendstellung, 6. in Geld ausgedrückter Wert einer Ware, 7. Stern im Sternbild Adler, 8. altgriech. Dichter („Ilias" und „Odyssee"), 9. längere Prosaerzählung, 10. Nebenfluß der oberen Lena.

Die Buchstaben in den stark umrandeten Feldern – von oben nach unten gelesen – ergeben den Namen eines sowj. Filmregisseurs („Der stille Don").



RATEN UND RECHNEN

Jedes Karo bedeutet eine Ziffer; gleiche Karos bedeuten also immer gleiche Ziffern. Diesen Angaben entsprechend sind die Ziffern zu finden, die – in die runden Mittelfelder der Figuren eingesetzt – die waagerechten und senkrechten Aufgaben richtig lösen.



AUFLÖSUNGEN AUS HEFT 22/1977

Kreuzgitter. Waagerecht: Fadejew (15), Amateur (44), Aken (21), Mambo (14), Rute (56), Nife (53), Ilion (26), Alen (43), Oral (20), Tube (25), Areg (66), Itala (11), Arzt (55), Isar (24), Agon (69), Effet (42), Arm (70), Stube (54), Einheit (41), Regal (12), Sol (67), Erika (46), Reni (22), Luna (45), Saga (23), Athen (13), Boot (4), Elan (57), Grad (39), Reis (27), Senta (58), Teer (10), Alse (38), Enter (33), Tori (59), Laterne (28), Antenne (3).
Senkrecht: Fanfare (29), Aki (9), Defoe (60), Energie (30), Emilia (2), Wal (40), Abo (31), Montag (61), Trabant (1), Euler (62), Ute (32), Renette (49), Mira (50), Transit (7), Lamelle (16), Stele (63), Osten (35), Fee (68), Rho (48), Bek (65), Rastral (5), Aralsee (36), Rabatte (51), Arterie (19), Nansen (64), Ungarn (17), Geist (8), Hunt (37), Odeon (52), Ela (18), Ene (47), Tea (6), Ern (34).

Einer fehlt: Karo(w), Wand(a), Mai(s), Dau(s), Rang(e), Anke(r), Ei(s), As(t), Sol(o), Sen(f), Tor(f). — Wasserstoff.

Umstellrätsel: Mal, Altan, Granne, Neige, Erpel, Serbe, Igor, Ulan, Mode. — Magnesium.
Rätselleiter. Waagerecht: 3. Usedom, 4. Garage, 5. Ekloge, 6. Ananas. **Senkrecht:** 1. Ostankino, 2. Wolgograd.

Wabenrätsel: 1. Teil, 2. Erle, 3. Laub, 4. Elba, 5. Abel, 6. Elbe, 7. Tarn, 8. Para, 9. Perm. — Trauermantel.

Raten und Rechnen:

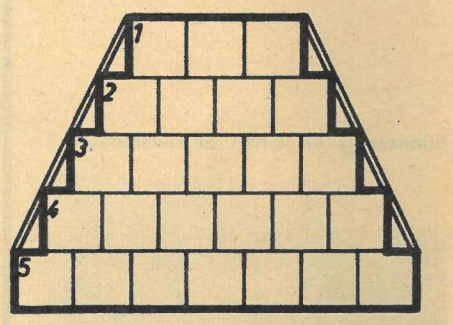
767	:	13	= 59
–		×	+
158	+	28	= 186
609	–	364	= 245

Schräge Reihen. Von der Zahl nach rechts: 1. Rue, 2. Kutte, 3. Rasin, 4. Darre, 5. Teile, 6. Stiel, 7. Selen, 8. Meter, 9. Gomel, 10. Hagel, 11. Sal.
Von der Zahl nach links: 3. Rur, 4. Datum, 5. Taste, 6. Serie, 7. Stirn, 8. Meile, 9. Gelee, 10. Hotel, 11. Samen, 12. Nager, 13. Lel.

SCHACH

Weltmeisterin bezwungen

SIZILIANISCH, N. Gaprindaschwili (Tbilissi – E. Epstein (Gorki), UdSSR-Landesmeisterschaft der Frauen 1976 in Tbilissi: 1. e4 c5 2. Sf3 e6 3. d4 cd 4. S:d4 Sf6 5. Sc3 d6 6. f4 Le7 7. Df3 Sc6 8. Le3 e5 9. S:c6 bc 10. f5 Da5 11. Lc4 La6 12. Lb3 0–0 13. 0–0–0 Tab8 14. g4 T:b3 15. cb d5 16. g5 d4 17. Sa4 de 18. gf L:f6 19. D:e3 c5 20. Kb1 Tc8 21. Td6 Le7 22. Td7 Kf8 23. Sc3 Td8 24. Thd1 T:d7 25. T:d7 Lc8 26. Td1 h6 27. Sd5 Lg5 28. Dc3 D:c3 29. S:c3 g6 30. fg f5 31. Kc2 fe 32. Tf1+ Kg7 33. S:e4 Lf4 34. Sd6 Ld7 35. Tg1 L:h2 36. Tg2 Lf4 37. Kd3 h5 38. Kc4 h4 39. Kd5 h3 40. Tf2 h2 41. T:h2 L:h2 42. Sc4 Kf6 Weiß gab auf.



RÄTSELPYRAMIDE

Für jedes der folgenden Wörter sind die Buchstaben des vorangegangenen Begriffs (zusätzlich eines weiteren Buchstabens) zu verwenden:

1. norweg. Schriftsteller (gest. 1908), 2. Klebstoff, 3. französ. Männername, 4. Holzstapel zur Gewinnung von Holzkohle, 5. deutscher Antifaschist und Spanienkämpfer (1936 bei Madrid gefallen).

Woche vom 13. 6. bis 19. 6. 1977

DFF TELEVISION

★ = Farbsendung
● = Farbsendung mit Schwarzweißanteil

Redaktionsschluß: 25. 5. 1977

MONTAG
13. Juni

Erstes Programm

8.50 Wir sprechen Russisch
18. Sendung, Kl. 9
★ 9.15 Aktuelle Kamera
★ 9.50 Der rasende Roland
Film des DDR-F
★ 10.55 Wollt Ihr unser Elend filmen?
★ 11.20 Meister des Liedes
★ 12.05 Nachrichten
14.35 English for you
29. Sendung, Kl. 7
★ 15.50 Programmvorschau
15.55 Für die Schule
Professor Hannibal
Ung. Spielfilm
(ab 8. Klasse)
★ 17.25 Nachrichten
★ 17.30 Telethek international
★ 18.00 Medizin nach Noten
● 18.10 Sportreporter
★ 18.45 Programmvorschau
18.50 Unser Sandmännchen
★ 19.00 Das Verkehrsmagazin
★ 19.30 Aktuelle Kamera
20.00 Für den Filmfreund
Lieben Sie Brahms?
USA-Spielfilm
● 21.55 Der schwarze Kanal
anschließend
★ Aktuelle Kamera

Zweites Programm

★ 18.40 Was – wann – wo?
18.50 Unser Sandmännchen
★ 19.00 Schatzkammer des großen Schnees
★ 19.30 Aktuelle Kamera
20.00 Die Menschen des Wassili Schukschin
Nachdenken über seltsame Leute
● 20.50 Im Stadion
★ 21.35 Das Ende eines himmelblauen Nachmittags
Ung. Fernsehfilm
★ 22.25 Nachrichten

DIENSTAG
14. Juni

Erstes Programm

7.55 English for you
29. Sendung, Kl. 7
★ 8.55 Aktuelle Kamera
9.30 Für den Filmfreund
Die dritte Dimension
Fr.-it. Kriminalfilm
● 11.15 Der schwarze Kanal
anschließend
★ Das Verkehrsmagazin
14.35 English for you
60. Sendung, Kl. 8
15.05 Wir sprechen Russisch
18. Sendung, Kl. 9
● 15.30 Im Stadion
★ 16.15 Takte, Töne und Talente
★ 17.25 Nachrichten
★ 17.30 TV-Expreß
★ 18.00 Medizin nach Noten
18.10 Geographie, Kl. 8
★ 18.40 Verkehrskompaß
18.50 Unser Sandmännchen
★ 19.00 Soldaten und PS
Reportage
★ 19.30 Aktuelle Kamera
★ 20.00 Die Sterne blicken herab (5)
★ 21.40 Porträt per Telefon – 6 76 23 23
Zu Gast:
Prof. H. J. Rotzsch, Leiter des Thomaner-Chores
★ 22.25 Aktuelle Kamera

Zweites Programm

★ 18.40 Was – wann – wo?
18.50 Unser Sandmännchen
19.00 Greif zur Kamera!
★ 19.30 Aktuelle Kamera
★ 20.00 RUND
21.35 Wassili Schukschin
Filme über Zeitgenossen
Von einem, der auszog, die Liebe zu finden
★ 22.55 Nachrichten

MITTWOCH
15. Juni

Erstes Programm

7.55 English for you
60. Sendung, Kl. 8
★ 8.55 Aktuelle Kamera
9.30 Die Kluft
Finn. Fernsehfilm
★ 10.50 Porträt per Telefon
★ 11.35 Mit den besten Wünschen
★ 12.20 Nachrichten
12.45 English for you
29. Sendung, Kl. 7
★ 15.20 Magazin international
★ 16.05 Nachrichten
16.10 Die Hexen von Salem
18.00 Neues vom Hündchen und vom Kätzchen
Puppenspiel
18.50 Unser Sandmännchen
★ 19.00 Alles Trick
Trickfilme
★ 19.30 Aktuelle Kamera
★ 20.00 Erfurt zwischen Rostbrätl und Risiko
Reportage
★ 20.40 Fernsehgalerie
★ 20.45 Ring frei!
Musikalische Abschlußrunde der Box-Europameisterschaften 1977 in Halle
★ 21.55 Sport am Abend
★ 22.40 Aktuelle Kamera

Zweites Programm

14.00 Von Pädagogen – für Pädagogen
★ 18.40 Was – wann – wo?
18.50 Unser Sandmännchen
19.00 Der schwarze Kanal
★ 19.30 Aktuelle Kamera
★ 20.00 Zentrale Zollfahndung
Ital. Fernsehserie
★ 20.50 Bitte vormerken!
★ 21.05 Wer im Regen weggeht
ČSSR-Spielfilm
★ 22.30 Nachrichten

DONNERSTAG
16. Juni

Erstes Programm

8.00 Wir sprechen Russisch
16. Sendung, Kl. 10
★ 8.55 Aktuelle Kamera
★ 9.30 Erfurt zwischen Rostbrätl und Risiko
★ 10.10 Fernsehgalerie
★ 10.15 Ring frei!
★ 11.25 Sport vom Vorabend
★ 12.10 Auf den Hund gekommen
Ung. Fernsehfilm
★ 12.40 Nachrichten
12.45 English for you
60. Sendung, Kl. 8
★ 15.20 Vietnamesisches Tagebuch (1)
★ 16.15 Ein Lied für Dich ...
★ 17.00 Im Donaudelta
★ 17.25 Nachrichten
17.30 Guckkasten für kleine Leute
★ 18.00 Markkleeberger Tagebuch
18.50 Unser Sandmännchen
19.00 Fragen Sie Prof. Kaul!
★ 19.30 Aktuelle Kamera
20.00 Prisma
20.35 Willi Schwabes Rumpelkammer
★ 21.35 Aktuelle Kamera
★ 21.45 Kennen Sie den?
★ 22.15 Nachrichten

Zweites Programm

18.50 Unser Sandmännchen
19.00 Begegnung im All
Abenteuerserie
★ 19.30 Aktuelle Kamera
★ 20.00 Für Freunde der russischen Sprache
Die Tage des Chirurgen Mischkin (1 und 2)
Fernsehfilm
22.15 Von der Spartakiade zur Olympiade

FREITAG
17. Juni

Erstes Programm

7.55 Wir sprechen Russisch
18. Sendung, Kl. 9
★ 8.55 Aktuelle Kamera
9.30 Prisma
10.00 Willi Schwabes Rumpelkammer
★ 11.00 Kennen Sie den?
11.30 Fragen Sie Prof. Kaul!
★ 11.55 Nachrichten
★ 15.50 0 06 28 – Nordhausen am Draht
★ 16.15 Die bunte Welt der Manege
★ 17.00 Das Wochenend-Mosaik
★ 17.25 Nachrichten
17.30 Ferien in Lipizza
★ 18.00 Medizin nach Noten
18.10 Berufe im Bild
★ 18.40 Mini-Kino
★ 18.50 Unser Sandmännchen
★ 19.00 Oasen der Wildtiere
★ 19.30 Aktuelle Kamera
★ 20.00 Wale
★ 20.50 Außenseiter – Spitzenreiter
★ 21.40 Kulturmagazin
★ 22.10 Aktuelle Kamera
★ 22.20 Ein Alibi für Mitternacht
Fr. Kriminalfilm
★ 23.55 Nachrichten

Zweites Programm

11.05 Literatur, Kl. 8
12.15 Literatur, Kl. 8
17.20 Geographie, Kl. 8
★ 19.00 Das Wochenend-Mosaik
★ 19.30 Aktuelle Kamera
20.00 Wenn der Teufel es will ...
(Karel Gott)
20.50 Zwischen Vierzig und Fünfzig
Fernsehfilm
22.25 Musik aus dem Respirium

SONNABEND
18. Juni

Erstes Programm

7.55 Wir sprechen Russisch
17. Sendung, Kl. 10
★ 8.40 Markkleeberger Tagebuch
★ 9.25 Aktuelle Kamera
10.00 Licht am Ende des Tunnels
Sowj. Kriminalfilm
★ 11.30 Außenseiter – Spitzenreiter
★ 12.20 Kulturmagazin
★ 12.50 Nachrichten
★ 12.55 Uns gibt's der Herrgott nicht im Schlaf
★ 13.40 Fernsehkoch Kurt Drummer empfiehlt
★ 14.10 Metamorphosen
★ 14.30 Nachrichten
★ 14.40 Bei Prof. Flimmrich
16.10 Wie der Teufel es will ...
★ 17.00 Tierparkteletreff
● 17.35 Sport aktuell
★ 18.50 Unser Sandmännchen
★ 19.00 Der Tiger der sieben Meere
★ 19.30 Aktuelle Kamera
★ 20.00 Klock 8, achtern Strom
★ 21.20 Passen wir zusammen, Liebling?
ČSSR-Filmkomödie
★ 23.00 Aktuelle Kamera
★ 23.10 Jazzfenster
★ 23.50 Nachrichten

Zweites Programm

★ 16.30 Treffpunkt Südpol
17.10 Treffpunkt Kino
★ 17.55 Die lieben Mitmenschen (6)
★ 19.00 Insekten jagen Pflanzenschädlinge
★ 19.30 Aktuelle Kamera
★ 20.00 Iphigenie auf Tauris
Von J. W. Goethe
★ 21.40 „Romen"-Romantik
★ 22.25 Nachrichten

SONNTAG
19. Juni

Erstes Programm

★ 9.25 Aktuelle Kamera
★ 10.00 Ferdinand ist nicht zu bremsen
★ 11.05 Heut' geht's rund!
★ 12.30 Von Sonntag zu Sonntag
★ 13.00 Nachrichten der AK
★ 13.10 Geheimnisvoller Baobab
13.50 Der schwarze Pfeil
Abenteuerfilm
14.45 Berlin original
15.45 Zu Besuch im Märchenland
★ 16.15 Die Fernseh-Pressekonferenz
„In eigener Sache"
★ 17.00 Nachrichten
● 17.15 Sport aktuell
18.45 Die Glückszahlen
★ 18.50 Unser Sandmännchen
19.00 Tele-Lotto
★ 19.30 Aktuelle Kamera
★ 20.00 Polizeiruf 110
Des Alleinseins müde
★ 21.05 Qualm über Chicago
Fernsehreihe
★ 21.40 Beethovens Klaviersonaten
★ 22.05 Nachrichten

Zweites Programm

Für Freunde der russischen Sprache
★ 16.40 Der Centerspieler
Musikfilm
★ 18.10 Zug Nr. 1
Dokumentarfilm
★ 18.30 Ein Stern fällt vom Himmel
Zeichentrickfilm
★ 19.00 Von Sonntag zu Sonntag
★ 19.30 Aktuelle Kamera
★ 20.00 Der Lebendige
Georg F. Händel
★ 21.05 Dynamit
Fernsehspiel
★ 22.15 Nachrichten

Für Freunde der russischen Sprache

(II. Programm des Fernsehens der DDR)

Am Donnerstag, dem 16. 6., werden um 20.00 Uhr der 1. und 2. Teil des Fernsehfilms „Die Tage des Chirurgen Mischkin" gesendet. Dr. Jewgeni Mischkin (Oleg Jefremow) ist Chirurg in der kleinen Siedlung Chotuniza. Seine Liebe und Aufmerksamkeit gilt den Kranken. Doch dieses Leben in Chotuniza und der aufopferungsvolle Dienst erfordern viel Verständnis von seiner Ehefrau Inna. Die ehemalige Kunsthistorikerin hält den Prüfungen nicht stand und verläßt Mann und Sohn. In der Krankenschwester Galina (Galina Polskich) findet Mischkin eine neue Lebenskameradin. – Der dreiteilige Film entstand nach Motiven der Erzählung „Der Chirurg" von Juli Krelin, der seit mehr als 23 Jahren selbst Chirurg in einem Moskauer Krankenhaus ist. Um 22.15 Uhr macht die Sendung „Von der Spartakiade zur Olympiade" mit der Geschichte des sowjetischen Sports vertraut.

Am Sonntag, dem 19. 6., berichtet um 16.30 Uhr „Neues vom Tage". Die Liebe und der Basketball stehen im Mittelpunkt des Musikfilms „Der Centerspieler" um 16.40 Uhr. Ein Dokumentarfilm über die BAM, „Zug Nr. 1", folgt um 18.10 Uhr. Um 18.30 Uhr beschließt der Zeichentrickfilm „Ein Stern fällt vom Himmel" das Programm. (Bis auf „Neues vom Tage" sind sämtliche Beiträge mit Untertiteln versehen.)

REDAKTIONSKOLLEGIUM:

Joachim Umann – Chefredakteur
Inge Albrecht – Stellvertr. Chefredakteure
Günter Bonow – Red.-Sekretär
Georg Walter – Wissenschaft
Heinz Bartel – Chefreporter
Hans Frorath – Politik und Wirtschaft
Wolfgang Scheel

Kultur: Jürgen Geltner
Leserprobleme: Gisela Reller
Reportage: Barbara Karadshow
Auslandsverbindungen: Hermann Hupperz
Bild: Volkmar Billeb
Gestaltung: Horst Wustrau
Nachrichtenmagazin: Ina Stritzke
Moskauer Büro: Dr. Paul Wurche
Herausgeber: Elisabeth Klutschewskaja, Zentralvorstand der Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft
Verlag: Berliner Verlag
Verlagsdirektor: Rudolf Barbarino
Redaktion: FREIE WELT, 1056 Berlin, Karl-Liebknecht-Str. 29, Postfächer 91—94
Fernschreibsammelnummer: 011 48 54
Telefon über: 24 40

Die Redaktion wurde 1973 mit dem Orden Banner der Arbeit und 1974 mit der Ehrennadel der Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft in Gold ausgezeichnet.

Lizenz: Veröffentlicht unter Nr. 231 des Presseamtes beim Vorsitzenden des Ministerrates der DDR

Druck: Berliner Druckerei
Artikel-Nummer (EDV): 500405
Anzeigenannahme: DEWAG Berlin, 1026 Berlin, Rosenthaler Str. 28—31, PSF 29, Telefon: 2 26 27 75, sowie DEWAG-Betriebe und deren Zweigstellen. In den Bezirken der DDR (Anzeigenpreisliste Nr. 7 vom 1. 1. 1976)

Redaktionsschluß für dieses Heft: 30. 5. 1977

Dies ist die Vorgeschichte: Sandwüste Kysyl-Kum, 8. April 1976, 8 Uhr 41 Ortszeit. Die Erde begann zu grollen wie bei einem unterirdischen Gewitter, das sich schließlich in einem ohrenbetäubenden Knall entlud. Buchara meldete Erschütterungen der Stärke sieben, Taschkent vier. Doch das Epizentrum des Bebens lag weiter nördlich, nahe der Siedlung Gasli, wo die großen Gasleitungen Mittelasien–Zentrum und Buchara–Ural beginnen. Menschenleben waren nicht zu beklagen, 216 Gebäude aber zerstört und die Gasleitung nur durch größte Anstrengungen gerettet.

17. Mai 1976: Wieder begann es wie im April. Die Erde dröhnte und barst, aber diesmal forderte das Beben sechs Menschenleben, über hundert Verletzte und 13 000 Obdachlose. Telefon-, Energie- und Wasserversorgung fielen aus. Und diesmal auch die Erdgasleitung.

Und weiter Muratbek Bolatbajew: „Am 1. September 1976 haben wir das Schuljahr planmäßig begonnen. Nach den diesjährigen Sommerferien wird unser zweistöckiger Neubau eingeweiht: mit Lehrkabinetten, Schwimmbad und allen anderen Schikanen einer hauptstädtischen Schule. Die zweite folgt bald, denn wir sind eine der kinderreichsten Städte der Sowjetunion. Vierhundert Kinder werden hier jährlich geboren. Und das bei 13 000 Einwohnern. Wir Pädagogen müssen also gerüstet sein!“

Dieses Gerüstetsein für die Zukunft trifft man in Gasli auf Schritt und Tritt: in der Stadt, die am 17. Mai 1976, zwei Uhr achtundfünfzig Minuten und achtundvierzig Sekunden Greenwicher Zeit das stärkste Erdbeben erlebte, das bislang von Seismologen festgestellt wurde. Es hatte im Epizentrum, 30 Kilometer nördlich der Stadt, die Stärke zehn. In Gasli war es nach Ortszeit kurz vor acht Uhr morgens. Um diese Zeit beginnt hier der Arbeitstag, öffnet das Postamt, ertönt die Schulglocke, beginnt die Schicht am Erdgasfeld und in den Kompressorstationen einer der größten transkontinentalen Erdgasleitungen. Und genau in diesen Minuten, als Gasli die ersten Schritte in den neuen Arbeitstag tat, bebte die Erde. Zweiundsiebzig Sekunden lang. Kein Haus blieb bewohnbar, keine öffentliche Einrichtung benutzbar, schwer beschädigt die Kompressorstationen auf den Erdgasfeldern.

Zeltstädte wuchsen rings um das alte Zentrum der Stadt. Aber Zelte allein konnten nicht die Lösung sein. Hier mußten schließlich Familien für längere Zeit untergebracht werden und leben. So wurden schon wenige Tage nach dem 17. Mai Wohnwagen zu langen Straßenzügen aufgereiht, die ersten zeitweiligen Wohnungen errichtet, wurde die Gas-, Licht- und Wasserversorgung gesichert. Jetzt sind die Zelte verschwunden, die letzten Wohnwagen werden gerade fortgeschafft. Die Bewohner von Gasli haben in Holzhäusern feste Quartiere erhalten. Zwei-, Dreizimmerwohnungen, keine Paläste, aber solide – mit Küche, Bad, Zentralheizung, fließendem Wasser und einem kleinen Gärtchen vor dem Haus.

Als wir in Gasli waren, traf der Erlaß des Präsidiums des Obersten Sowjets ein, der Gasli zum 1. September 1978 das Stadtrecht verleiht. Die wichtigste Voraussetzung dafür – alle Einwohner werden dann in festen Häusern untergebracht sein. Diese Häuser sind nach den Erfahrungen der Taschkenter Architekten geplant, sicher gegen Erdbeben bis zur Stärke neun. Die Baukosten sind dreimal so hoch wie die für normale Häuser. Die ersten davon sind übrigens schon im Bau. „Bis zum 60. Jahrestag der Oktoberrevolution wird allein unsere Brigade zehn Häuser mit je zwölf Dreizimmerwohnungen übergeben. Sie sehen, wir planen hier nicht für Junggesellen!“ Der das sagt, ist selbst Familienvater und „alter“ Einwohner von Gasli, der Stadt, die gerade ihr zwanzigjähriges Jubiläum vorbereitet. Seinen Namen nennt er voller Stolz, nachdem er erfahren hat, woher wir kommen: Thälmann Nuriginow! „In Buchara, wo ich aufgewachsen bin, wohnt es sich vielleicht angenehmer. Aber gerade hier habe ich die Arbeit gefunden, die mich befriedigt. Ich sehe jetzt auch die Umgebung mit anderen Augen. Zum Beispiel die Wunder der Wüste, ihre Farbenpracht. Lachen Sie nicht! Besonders im Frühling ist es hier wunderbar, und in den Nächten sehen Sie bei uns am Himmel mehr Edelsteine funkeln als im Diamantenfonds des Kreml. Für uns soll Gasli zu einem Venedig werden. Der Serawschan soll sein Wasser bis zu uns führen, wir werden Fontänen sprühen lassen, und unsere Kinder werden in der Wüste schwimmen lernen. Ein Traum? Natürlich ist es heute noch ein Traum, aber jeder Ziegelstein, den wir legen, bringt ihn ein Stück näher.“

Mitten in der Wüste – Venedig! Thälmann ist überzeugt, daß es sein wird, und er tut das Seinige dazu wie 2700 andere Bauarbeiter. Sie alle leisten ihre Arbeit, obwohl das Leben in der Wüste so schwer ist, daß Gasli Normen und Tarife hat wie Norilsk im hohen Norden. Nur wenige wissen, daß Hitze im allgemeinen schlechter zu ertragen ist als Kälte. Mit Ventilatoren aus Baku die Temperatur um ein Grad zu senken ist viermal so teuer, als in Norilsk per Heizgerät das Thermometer um ein Grad steigen zu lassen. Diese Arbeitsbedingungen machen sich auch im Lohnbeutel bemerkbar: 400 Rubel monatlich erhält Thälmann, 150 Rubel seine Frau, die als Krankenschwester arbeitet. Ein Bulldozerfahrer vom Bau kommt auf 600 Rubel im Monat.

So wichtig wie der Bau der Stadt wird auch die Arbeit an den Lagerstätten des Erdgases und an

„Ich habe meine Kinder wieder!“

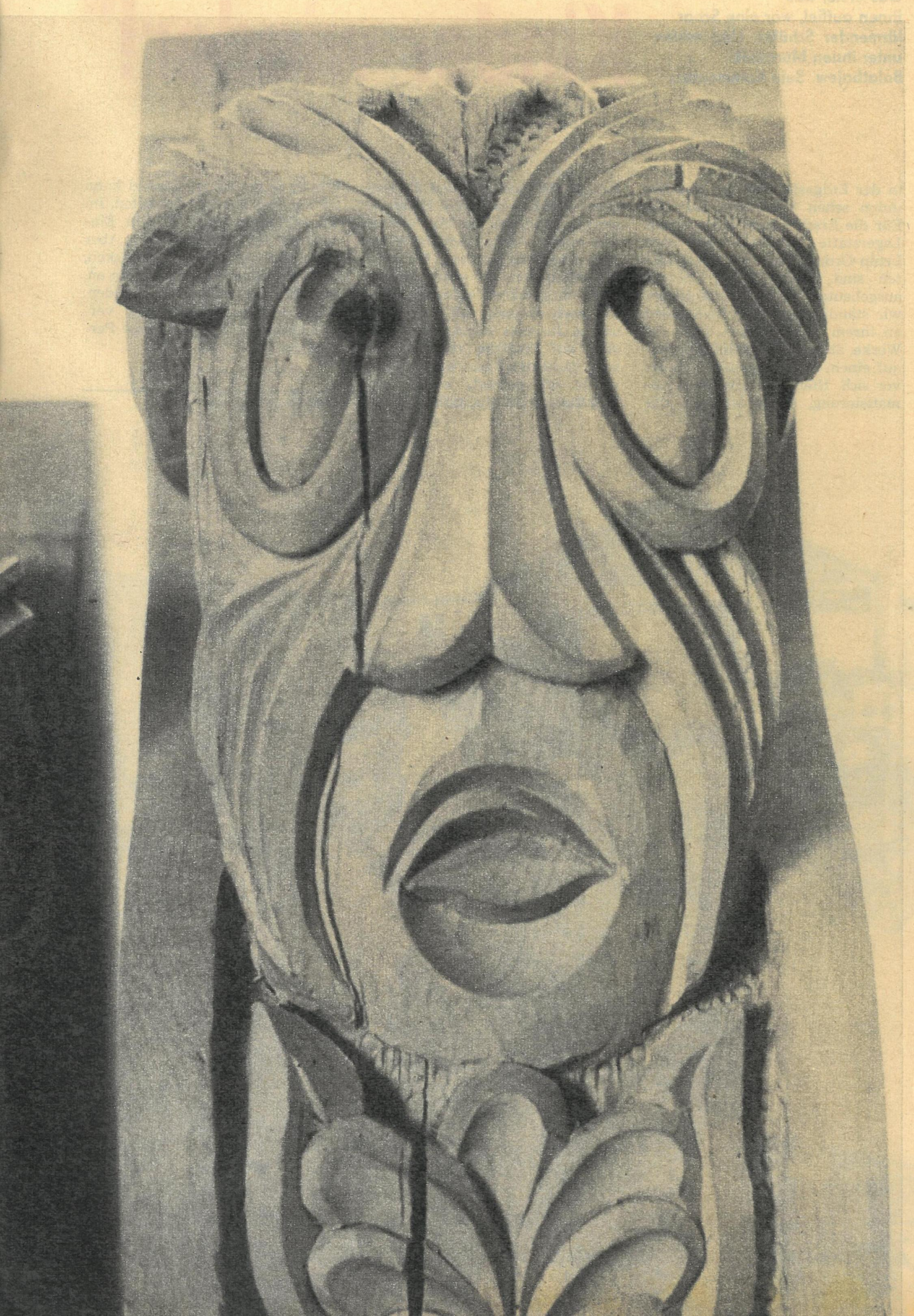
Wenige Tage später waren FREIE WELT-Korrespondenten an Ort und Stelle. Das war es, was sie sahen: Tausende von Bauarbeitern aus allen Teilen des Landes, 3000 Zelte und 450 Wohnwagen, fieberhafte Tätigkeit an den Erdgasanlagen, rollende Gemüsemärkte, Bautransporte . . . Was sie nicht sahen, waren Kinder. Die Kinder aus Gasli waren sofort nach dem Beben evakuiert worden. Schuldirektor Muratbek Bolatbajew stand allein vor der zertrümmerten Schule mit dem Schild „Achtung! Gefahrenzone!“ (Bild links). In diesen Tagen – ein Jahr nach dem Beben – besuchten unser Moskauer Korrespondent Paul Wurche und Fotoreporter Detlev Steinberg Gasli erneut. Das erste, was ihnen auffiel, war eine Schar lärmender Schüler. Und mitten unter ihnen Muratbek Bolatbajew. Sein Kommentar:

den Kompressorstationen genommen. 70 bis 80 Millionen Kubikmeter Gas strömen von hier aus Tag für Tag in das Zentrum des Landes, in den Ural, aber auch nach Taschkent, Nawoi und in andere Zentren der Chemieindustrie Usbekistans. Neue Lagerstätten werden erschlossen, neue Kompressorstationen sind im Bau. Gran Michailowitsch Awaginjan, Chef von „Gaslineftegas“, merkt voller Stolz an: „Alles Neue in der Erdgastechnik der Sowjetunion sehen Sie zuerst bei uns. Für die Erschließung einer neuen Lagerstätte erhielten wir den Lenin-Orden. Die alten Lagerstätten sind bereits zu 60 Prozent ausgebeutet, deshalb erschließen wir ständig neue. Die Stadt wird an ihrem Platz bleiben, auch die Werke, aber die Erschließung geht auf einem immer breiteren Raum vor sich. Hier hilft uns die Automatisierung, unter anderem der Einsatz des industriellen Fernsehens. Wenn früher alle Sammelpunkte rund um die Uhr besetzt sein mußten, so genügt heute ein Dispatcher am Monitor. Wo einst 200 Menschen an einer Lagerstätte tätig waren, arbeiten heute nur noch zwanzig. All das haben unsere Jungens selbst entwickelt, ohne auf Projekte von berühmten Instituten zu warten. Ich werde oft gefragt, warum die Fluktuation bei uns, mitten in der Wüste, so gering ist. Darauf kann ich nur mit Fakten antworten. Im Augenblick haben wir mehr Einwohner als geplant war. Aber kann man Menschen wegschicken, die hierherkommen? Sie reisen an, zu Verwandten oder Freunden, beginnen zu arbeiten und vertrauen darauf, daß Gasli eine Perspektive hat.“

Zusatzfoto: Alfred Paszkowiak

Besuch im Atelier

Wie der Meister zuviel tat



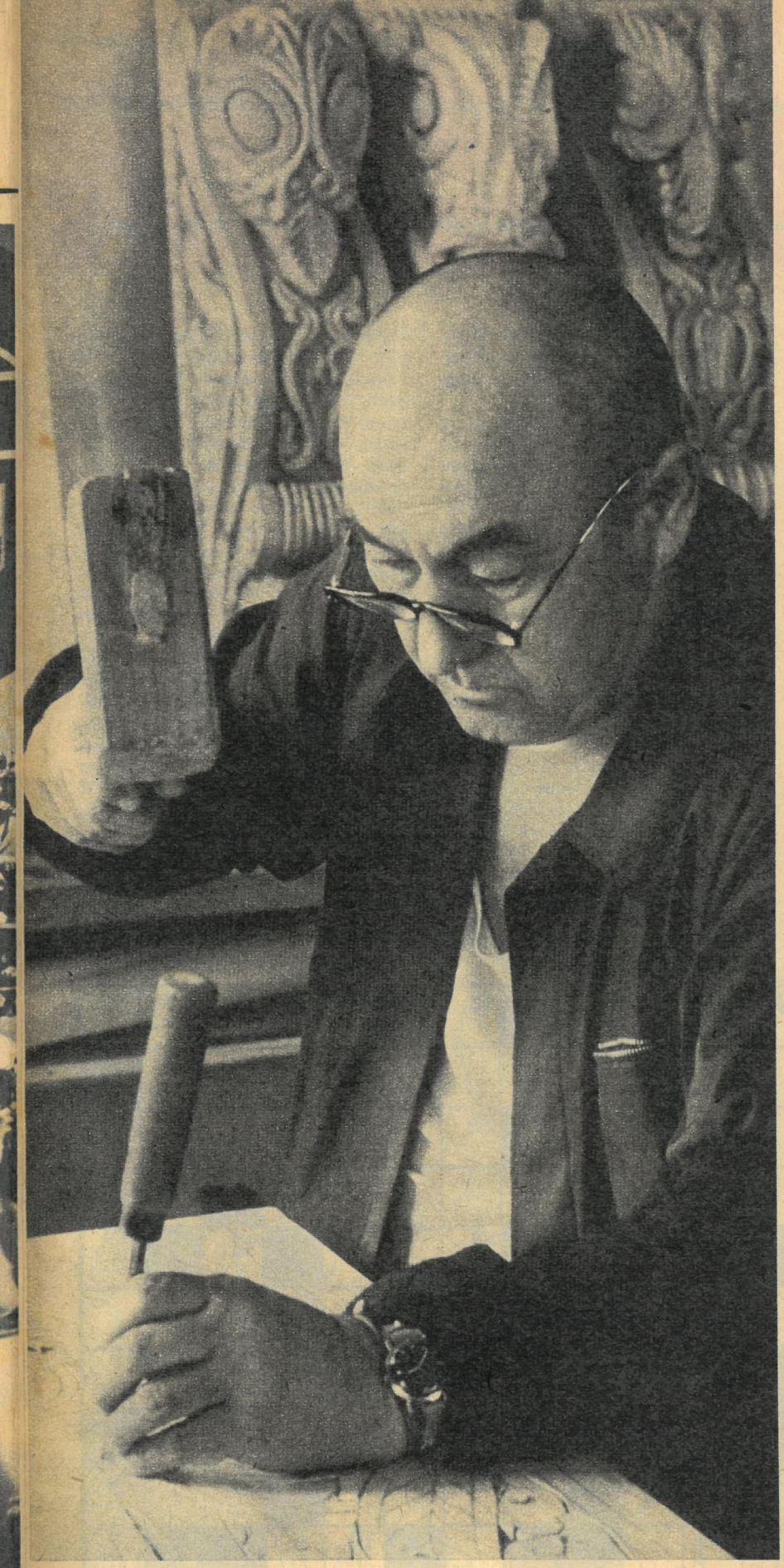
Er hat die schönen Holzschnitzereien für die Tschaichana, die tadshikische Teestube in Leipzig geschaffen. Wenn man nun schon einmal in Duschanbe ist...

Srodshidin Nuritdinow, breit, bedächtig und verschmitzt, öffnete den Kühlschrank in seiner Werkstatt, setzte Wasser für den grünen Tee auf und begann zu erzählen.

Um uns herum lagen und standen Fragmente für eine Ausstellung in der Türkei, hingen Fotos von den vielen Holzwänden, die er in seinem Leben gestaltet hat. Ornamente und Blumen ineinander verschlungen, seltsame Vogelgestalten und zwei, drei Wände, in deren Mittelpunkt ein Porträt, ein Mädchen, ein Liebespaar stehen.

Angefangen hat es mit der Leidenschaft, mit der er als Junge in Samarkand zeichnete. Damals dachte niemand in der tadshikischen Familie daran, daß daraus ein Beruf zu machen sei. Der Großvater war Kupferschmied, der Vater Schmied. Lange dauerte die Revolution in Mittelasien, heftig wehrten sich die großen Feudalherren gegen die Sowjetmacht. So ganz genau weiß Nuritdinow nicht mehr, warum der Großvater eines Tages die gesamte Großfamilie versammelte und den Beschluß verkündete, man werde übersiedeln nach Duschanbe. Das war 1930, noch bevor die erste Eisenbahn nach Duschanbe führte, und Srodshidin war elf Jahre alt. Er blieb als eines der wenigen Familienmitglieder noch in Samarkand, und als er zu Beginn des zweiten Weltkrieges ebenfalls nach Duschanbe übersiedelte, war er Lehrer. Er unterrichtete jetzt hier in Tadshikistan im Fach Usbekisch. Ganz nebenbei schnitzelte der Lehrer für usbekische Sprache in seiner Freizeit, sammelte alte Motive, die früher an den Haustüren und Dachbalken der Häuser von wohlhabenden Leuten selbstverständlich gewesen waren. Die erste Arbeit, die auffiel, schuf er, als er schon zweiunddreißig Jahre alt war. Allmählich wurde ein Beruf daraus, so häufig kamen nun Nachbarn und schließlich Unbekannte, die von ihm „Kunst im Heim" haben wollten. Denn der Reiz seiner Arbeiten bestand gerade darin, daß er das Verbot, unter dem die alten Meister hatten arbeiten müssen, das Verbot des Koran, Menschen abzubilden, durchbrach. Aber er brach nicht aus der Tradition aus, sondern entwickelte sie weiter, ohne jemals eine Vorlesung über Komposition gehört, ohne je eine Holzschnitzerlehre absolviert zu haben. Heute hat er sieben Absolventen der Künstlerischen Fachschule in Duschanbe ins Handwerk eingeführt, und augenblicklich sind wieder fünf Studenten dabei, zu Holzschnitzern zu werden...

Er führt uns vor, wie das geht: mit dem breiten Zimmermannsbleistift zeichnet er sein vorher entworfenes Ornament oder die in Plastilin modellierte Reliefplastik auf die angelieferte Lindenholzplatte. Und dann setzt er mit Stech- und Schnitzeisen



den Bleistiftlinien nach. Es ist doch ganz einfach, nicht wahr?

Inzwischen hat das Teewasser gekocht. Der Tee wird gebrüht, zweimal, wie es sich gehört, wird die erste Tasse in die Kanne zurückgeschüttet, dann bekommt jeder Gast seine Schale zugereicht. Es ist wenig Tee darin, um auszudrücken, wie hoch der Gastgeber den Gast schätzt.

Er zeigt Fotos herum von den Ausgrabungsergebnissen, die in den letzten Jahren hoch oben in den Bergen zutage kamen. Aus den Resten alter Moscheen werden immer neue, immer ältere und noch unbekannte Ornamente gefördert. Unerschöpflich scheint, was die Holzschnitzer vor ihm sich einfallen ließen. Er arbeitet mit einigen Gehilfen, aber das ändert nichts an der Notwendigkeit, die wichtigste künstlerische Arbeit allein auszuführen. Und deshalb kann er private Wünsche kaum mehr berücksichtigen. Die Aufträge staatlicher Einrichtungen und der großen Organisationen füllen seinen Arbeitstag ganz aus. So kam er auch zu dem Auftrag, für Leipzig eine Tschaichana auszustatten ...

Er schmunzelte ironisch. Das war der erste Auftrag, für den er ein bißchen zu viel getan hatte. Wir verstehen nicht. Naja, erklärte er, nach Abschluß der Arbeiten hätte ihn etliche Wochen später eine Rücksendung erreicht, aus der DDR. Sie hätten einfach nicht alle Elemente nach seiner Vorschrift anbringen können. Er müsse sich geirrt haben, es sei halt etwas übriggeblieben ...

Fotos: Peter Meißner; Text: Dieter Heimlich

31 737

Im nächsten Heft:

Fragen Sie gefragte Leute

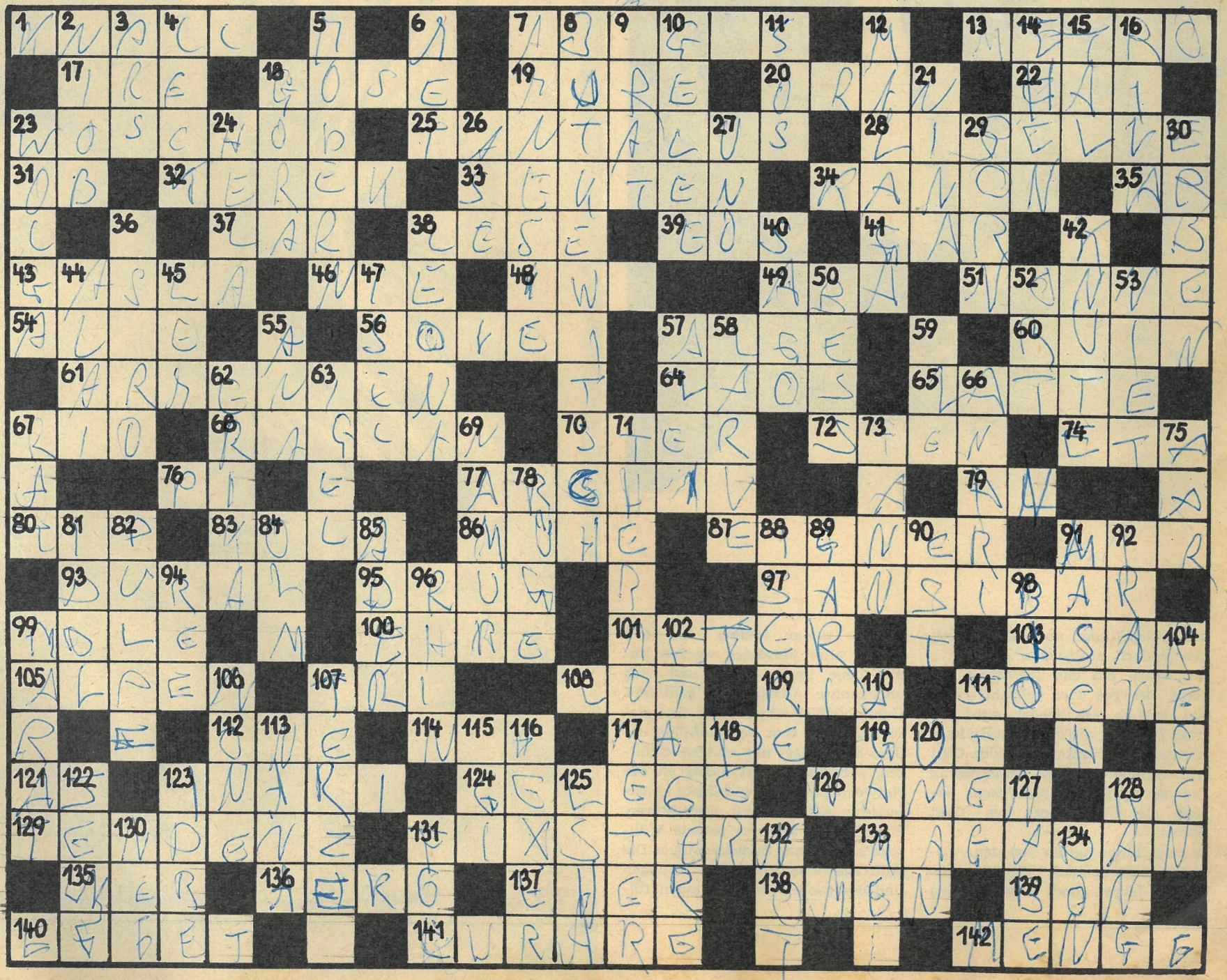
Der berühmte Kiewer Herzchirurg Amossow stellt sich als erster Ihren Fragen. Neue Gemeinschaftsaktion FW/APN.

Ein Kreuzer machte von sich reden

Die bewegte Geschichte der Aurora vor und nach der Oktoberrevolution in einer neuen Serie von P. H. Freyer.

Änderungen aus aktuellem Anlaß vorbehalten

FREIE Welt

Waagerecht: 1. Explosionsgeräusch, 7. Fluß im Osten der Kasachischen SSR, 13. Moskauer U-Bahn, 17. europ. Inselbewohner, 18. obergäriges Bier, 19. Schutt- oder Schlammstrom im Hochgebirge, 20. algerische Hafenstadt, 22. Meeresraubfisch, 23. sowj. Raumschiffstyp, 25. König der griech. Mythologie, 28. Raubinsekt, 31. westsibir. Strom, 32. sowj. Schachgroßmeister, 33. religiöse Splittergruppe (Mz.), 34. Kettengesang, 35. Flächenmaß, 37. Langarmaffe, 38. Weinernte, 39. Abk. für Erweiterte Oberschule, 41. fertiggekocht, 43. Ort im Erdgasgebiet von Buchara (Usbekische SSR), 46. Verneinung, 48. sowj. Ortschaft nordwestl. von Pensa, 49. grober Wollstoff, 51. Schädlingsschmetterling, 54. lateinisch: Würfel, 56 konserviertes Tierprodukt, 57. Wasserpflanze, 60. Verfall, Zusammenbruch, 61. Unionsrepublik im Süden der UdSSR, 64. Republik in Hinterindien, 65. Zaunteil, 67. spanisch: Fluß, 68. Mantelschnittform, 70. altes Holzraummaß, 72. engl. Männername, 74. griech. Buchstabe, 76. griech. Buchstabe, 77. Urkundensammlung; Aufbewahrungsraum für Schriftstücke, 79. sowj. Flugzeugtyp, 80. Hinweis, 83. Halbinsel im NNW der UdSSR, 86. Anstrengung, 87. svw. Besitzer, Eigentümer, 91. russisch: Frieden, 93. eine Aluminiumlegierung, 95. russisch: Freund, 97. Insel vor der ostafrikan. Küste, 99. Hafendamm, 100. ethischer Begriff, 101. Längenmaß, 103. Donaunebenfluß, 105. europ. Hochgebirge, 107. russisch, drei, 108. Senkblei, 109. Mädchenname, 111. kurzer Strumpf, 112. engl. Zahlwort, 114. nicht fern, 117. Fliegenlarve, 119. Habe, Besitz, 121. Spielkarte, 123. See in Finnland, 124. Nestinhalt, 126. Bezeichnungen. 128. Skatausdruck, 129. Entwicklungsrichtung einer Erscheinung, 131. Himmelskörper (Sonne), 133. Hafenstadt im Fernen Osten der UdSSR, 135. Wartanebenfluß, 136. svw. Luft, auf Luft bezüglich, 137. früher, vorher, 138. Vorzeichen, 139. Gutschein, 140. Drehimpuls, Drall, 141. südamerikan. Pfeilgift, 142. ein Grundbegriff der Mathematik.

Senkrecht: 2. ein chem. Element, 3. lateinisch: Kunst, 4. undichte Stelle im Schiffsrumpf, 5. dem Zeitgeschmack entsprechend, 6. Honigwein, 7. Verlust des Erinnerungsvermögens, 8. sowj. Filmregisseur, 9. altgriech. Schriftsteller (315 bis 240 v. u. Z.), 10. eingedickter Fruchtsaft, 11. internationaler Hilferuf, 12. spanischer Süßwein, 14. Lebensbund (Mz.), 15. Gebirgseinschnitt, 16. Gebirge in Bulgarien, 18. russisch: Berg, 21. russ. Mädchenname, 23. längster Strom Europas, 24. Mädchenname (Kurzf.), 26. altgerm. Gottheit, 27. Weltorganisation (Abk.), 29. dichterisch: Brunnen, 30. Nachlaßempfänger (Mz), 36. russisch: See, 38. Mädchenname, 40. gekörntes Stärkemehl, 42. Riemenpeitsche, 44. sowj. Gebirge in Asien, 45. poln. Schriftsteller und Journalist des 19. Jh., 47. Berg bei Innsbruck, 50. Titelgestalt einer Oper von Gershwin, 52. Ansiedlung, 53. Verbindungsbolzen, 55. Sammlung von Aussprüchen, 57. Nebenfluß des Ob, 58. Entwicklungsstufe mancher Tiere, 59. Stadt in Oberitalien, 62. Heidekraut, 63. Stacheltier, 66. Staat südl. von Agra (Indische Union), 67. Hinweis, 69. belgische Provinzhauptstadt, 71. Meßinstrument für Temperaturen, 73. Nadelwäldchen, 75. Wappenvogel, 78. Tadel, Verweis, 81. falsches Ideal, 82. Fruchtbrei zur Marmeladenherstellung, 84. Schwanzlurch, 85. Blutgefäß, 88. Rhône-Nebenfluß, 89. Ort östl. von Serow (südl. Uralgebiet), 90. lateinisch: ist, 91. Kurzwort für Marxistische Arbeiterschule, 92. Staat in Vorderasien, 94. Wendekommando, 96. Havelnebenfluß, 98. griech. Vorsilbe, svw. das Leben betreffend, 99. Gestalt der Französischen Revolution, 102. Stufengestell, 104. Niederschlag, 106. Tonintervall im Neunstufenabstand. 107. Bezeichnung für Raubvogelmännchen, 110. Echsenart, 111. kleine Holzbrücke, 113. Roman von Zola, 115. Mädchenname (Kurzf.), 116. männl. Hexe, 118. Artikel, 120. Stadt i. d. Ukraine, 122. Speisewürze, 123. Stadt im westl. Mittelschweden, 125. Fluß südl. von Pskow (RSFSR), 127. Radteil, 128. Theaterplatz, 130. Frachtsegler des Mittelalters (Vorläufer der Kogge), 131. sowj. Physiker, 132. Bedrängnis, mißliche Lage, 134. sowj. Fluß zum Asowschen Meer.